KINGDOM OF MOROCCO

MINISTRY OF EQUIPMENT AND TRANSPORTATION

MOROCCAN AIR TRANSPORT REGULATION REFERENTIAL

-FEBRUARY 2004 -

Table of Content

CHAPTER 1: INTRODUCTION- GENERALTIES 1

1.1 OBJECTIVES OF THE DOCUMENT 1
1.2 GENERAL CONTEXT 1

CHAPTER 2: LEGAL ASPECT OF THE POLICY IN THE AIR TRANSPORT SECTOR 4

CHAPTER 3: LEGAL FRAME AND RULES OF THE SECTOR 5

3.1. INTERNATIONAL CONVENTIONS 5
3.2. REGIONAL FRAMEWORK (SCOPE): 6
3.3. BILATERALS 7
3.4. NATIONAL REGULATION 8

CHAPTER 4: STATE OF THE SECTOR REGULATION AT THE END OF 2003 9

4.1. INTERNATIONAL SCHEDULED FLIGHTS 9
4.2. CHARTER FLIGHTS 9
4.3. DOMESTIC SCHEDULED TRANSPORT ATION 10
4.4. HANDLING AND SLOTS 10
4.5. SUMMARY TABLE OF THE REGULATION STATUS BY THE END 2003 11

CHAPTER 5: CONTRIBUTIONS OF THE NEW REGULATION 12

5.1. SCHEDULED AIR SERVICES 12
5.2. CHARTER FLIGHTS 13
5.3. SLOT 13

CHAPTER 6: PROCEDURES OF AUTHORIZATION AND EXPLOITATION OF AIR TRANSPORTATION SERVICES 15

6.1. SCHEDULED AIR SERVICES 15
6.2. CHARTER FLIGHTS 17

APPENDIXES 20

APPENDIX 1: LEXICON 21

APPENDIX 2: BILATERAL AGREEMENT CLAUSES RELATIVE TO ROUTES, CAPACITIES AND TARIFS 22

ANNEXE 3 : CAHIER DES CHARGES FIXANT LES CONDITIONS D'OCTROI D'AUTORISATION D'EXPLOITATION DE SERVICES AERIENS DE TRANSPORT PUBLIC REGULIERS ET NON REGULIERS 24

APPENDIX 4: DECISION RELATIVE TO THE AUTHORIZATION AND EXPLOITATION OF AIR SERVICES FOR NON- SCHEDULED PUBLIC TRANSPORTATION OF PASSENGERS FOR TOURIST PURPOSES (CHARTER FLIGHTS) 58

APPENDIX 5: CIRCULAR RELATIVE TO SLOTS ASSIGNMENT IN INTERNATIONAL AIRPORTS 62

APPENDIX N 6: MOROCCO'S CONCLUDED BILATERAL AIR AGREEMENTS AND THEIR MAIN CHARACTERISTICS (DECEMBER 2003) 66

APPENDIX 7: ROUTES TABLE AGREED ON THE MAIN BILATERAL AGREEMENTS CONCLUDED BY MOROCCO WITH EUROPEAN COUNTRIES 68

APPENDIX 8: A IR COMPANIES LIST (WINTER 2003-2004) AUTHORIZED TO OPERATE SCHEDULED AIR SERVICES ON MOROCCO ACCORDING TO BILATERALS IN FORCE 70

CHAPTER 1: INTRODUCTION- GENERALTIES

1.1 OBJECTIVES OF THE DOCUMENT

This document is designed to constitute the reference frame of the Moroccan regulation governing the air transport sector. It is intended for the whole intervening parties in the sector and especially for airline companies, tour operators and tourism professionals.

Its principal objectives are:

- to specify the guidelines of Government policy in air transport that symbolizes its will to continue conducting a controlled and transparent liberalization process of the Moroccan sky,
- to give general idea regarding international, regional and national context of the regulation of the sector,
- to present the main results from the diagnosis of air transport regulation in Morocco,
- to clarify the principal concepts related to air transport regulation in Morocco,
- to describe the new rules added to air transport regulation that will be implemented by 2004,
- to recall obligations and rights of airlines operating in Morocco,
- to present the established procedures by the Civil aviation administration (DAC) that must be taken into consideration by the airline companies.

The elements above subject of this document, may be issued from the current regulation reminded to air transport operators or from the innovation of the current rules and practices in order to substantially develop and promote this sector.

The purpose of this referential is to provide to the diverse concerned persons a legal guide that clarifies and professionalize the relationship between them and the regulator (the DAC).

By presenting the policy of the Government concerning the air transport and its actual operational liberalization, the referential desires to give a clear vision to the operators within the sector as well as to the potential investors interested in this developing sector.

This document constitutes the basis for interpreting the regulation governing air transport services in Morocco. Its requirements will be compulsory for authorized air carriers as well as for the regulator (DIRECTION OF THE CIVIL AERONAUTICS).

1.2 GENERAL CONTEXT

Conscious that air transport is a fundamental component of the economic and social development, Morocco has adopted these last years a policy of liberalization of this sector either at the regional, bilateral or national level.

Thus, Morocco has made noticeable its complete commitment to the program of liberalization between the Arab countries established by the Arab Commission of the Civil Aviation. The program foresees a complete liberalization of the air transport sector among Arab countries by November 2006.
In addition, Morocco concluded in 2001 an agreement of open sky with the United States of America and also concluded a significant number of liberal agreements with various countries particularly in Europe.

This policy of liberalization also concerns charter flights transportation. In addition to the liberalization of this segment, started in 1997, the Moroccan administration did not spare any effort in order to encourage the creation of new Moroccan charter companies.

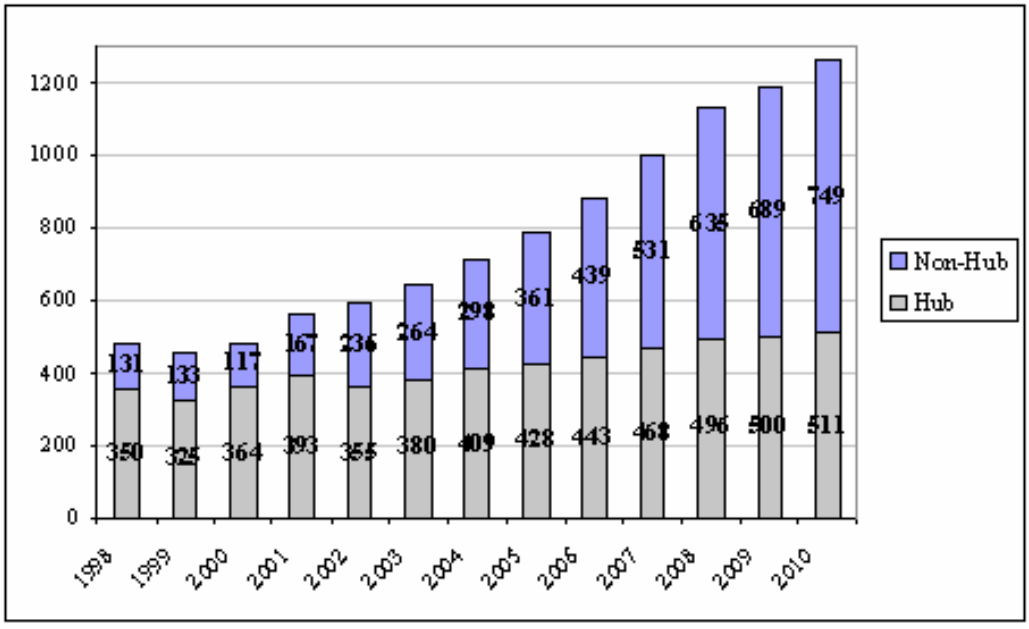
Thus, two Moroccan companies were allowed since 2002.
The Moroccan ambition of reaching 10 million tourists by 2010 (Vision 2010) and the foreseeable growth of the international air traffic create the need for transporting 15,6 million air passengers in 2010 (for 7 million in 2002). In other words, the number of international frequencies to Moroccan airports, all traffic categories joined, should pass from approximately 600 rotations per week in 2002 to approximately 1.260 rotations per week in 2010 from which 750 should involve the Moroccan province (other airports than Casablanca-Rabat).

The effort of opening the routes to Morocco will be then very important.

This will have to be done by taking into account the evolution of the Moroccan tourism offer and particularly the openings of new hotel facilities that will tend to be directed towards the reinforcement of the lines involving the province airports (Graphic 1).

CHART 1: FORECASTS OF EVOLUTION OF THE NEEDS IN INTERNATIONAL FLIGHTS (2002-2010)

IN FREQUENCIES PER WEEK



Therefore, It is essential to create the necessary conditions for a substantial development of the air sector.

Based on this testimony, and responding to the needs of all the concerned parties whose activity and interests are closely related to the air transport sector in Morocco (air operators, tour operators, professionals of tourism...), the Ministry for the Equipment and Transportation has engaged a thorough reflection that aimed at defining the new guidelines of the Moroccan policy for the air transport sector.

This reflection involves several aspects relating to the evolution of the air sector, mainly:

- The objectives of linking the development of the sector to the evolution of the tourism sector,
- The repositioning of the national company's strategic mission,
- The preparation of a placement plan for the new air capacities.

It consist, among other things, in the appraisal of the legal and lawful context governing the air transport sector in Morocco and the proposal of new legal regulations that aims at clarifying the operators' entrance rules and evolution in the sector.

CHAPTER 2: LEGAL ASPECT OF THE POLICY IN THE AIR TRANSPORT SECTOR

The main guidelines of the policy of the air transport sector that translate the Moroccan Government willingness for developing the sector, especially throughout the legal aspect, can be summarized as follows:

- Improve the transparency in the entrance rules and evolution in the sector,
- Promote the services in scheduled and charter flights toward the tourist locations of the Kingdom by encouraging the development of the existing point-to-point flights and the opening of new direct lines,
- Boost up the creation of new Moroccan (scheduled) charter companies, specially those presenting a consistent development business plan of the air service toward tourist locations in the country,
- Continue the liberalization of the sector by negotiating more liberal bilaterals,
- Guarantee healthy and fair competition conditions within the sector notably by setting up measures able to protect all scheduled companies, treated equally, against non-competitive practices (around the hub of Casablanca)
- Optimize the Casablanca hub service during the period of seasonal peaks.

CHAPTER 3: LEGAL FRAME AND RULES OF THE SECTOR

Air transport sector in Morocco is regulated by:

- The international conventions ratified by kingdom of Morocco mainly the convention of international civil aviation signed in Chicago in 1944,
- The concluded agreements within the regional framework,
- The bilateral agreements of air transport signed with other countries,
- The national regulation governing the sector in Morocco notably the decree n° 2-61-161 of the 10.07.1962 conveying the regulation of the Civil aeronautics.

3.1. INTERNATIONAL CONVENTIONS

The international civil aviation convention signed in Chicago in 1944, to which Morocco participated; still constitute the foundation of the world's air transport organization.

3.1.1. CHICAGO CONVENTION PRINCIPLES

Its objectives aim at securing a safe and ordered development of the international civil aviation and establishing an international air transport service based on fair opportunity and being utilized in a healthy and cost-effective manner.

The first article of the convention establishes the principle of sovereignty according to which every State has the complete and exclusive control over the airline space over its territory. It means that every State has the right to control the scheduled airline services over its territory: " no scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting state, except with the special permission or other authorization of that state and in accordance with the terms of such permission or authorization (article 6).

The convention establishes a similar regime for national control of non scheduled services (article 5). It allows States to limit the cabotage to the national carriers and it forbids the concession of any exclusive cabotage right to only one partner (article 7).

The convention instituted the Organization of the International Civil Aviation (ICAO) with the mission of elaborating the principles and techniques of the international airline navigation and promoting the planning and the development of the international airline transport.

3.1.2. AIRLINE SERVICE DEFINITION

The ICAO has defined in 1952 the international scheduled airline services as being a series of flights possessing all the following characteristics:

- Flights performed throughout the airline space of more than one State (transport of passengers, mail or goods),

- Flights available to the public,

- Flights operated according to a published timetable, or with flights so regular or frequent that they constitute a recognizably systematic series.

Non-scheduled services of airline transport are not defined and get along with all the services of airline transport that are therefore not being a subject of the scheduled flight definition.

3.1.3. DEFINITION OF AIR FREEDOMS

The ICAO defined the five freedoms of air transport as follows:

1st freedom: the right to cross the territory of a State without landing there (right of skimming);

2nd freedom: the right to land for non commercial reasons (right of technical handling);

3rd freedom: the right to disembark passengers, mails and goods embarked on the territory of the state whose airplane possesses the nationality;

4th freedom: the right to embark passengers, mail and goods towards the territory of the state whose aircraft possesses the nationality;

5th freedom: the right to embark passengers, mail and goods towards the territory of all other contracting States and the right to disembark passengers, mail and goods from the territory of all other contracting States.

3.2. REGIONAL FRAMEWORK (SCOPE):

3.2.1. AT THE ARAB LEAGUE LEVEL

On the regional plan, Morocco is a member of the Arab Council of Civil Aviation (the ACAC), a specialized institution of the Arab League.

A program of liberalization of the air transport between the Arabic States has been adopted by the ACAC and has been approved by the Council of Arab Ministers of the Transport. This program is presented as follows:

- First stage (November 2000 - October 2002): liberalization of the transport of goods and non-scheduled (charter) air transport

- Second stage (November 2002 - October 2004): partial liberalization of the 3rd and et 4th air freedoms with regard to the scheduled transport (with a sharing of capacity 40%- 60% between the two parts),

- Third stage (November 2004-october 2006): total liberalization of the 3rd and 4th air freedoms with regard to the scheduled airline transport,

- Fourth stage (from November 2006): liberalization of the 5th air freedom between the Arabian states.

3.2.2. AT THE EUROPEAN UNION LEVEL

Considering the importance of the air traffic between Morocco and European union countries, that represents practically 75% of the global traffic (scheduled and charter) in Moroccan airports, the Moroccan government conducted a series of actions in order to start negotiations with the EU to reach and conclude an agreement, as like with other non-union European countries. The outcome of this initiative would remove the existing limitations in the actual bilaterals on all aspects of the air transport.

3.3. BILATERALS

3.3.1. HISTORIC

Since 1946, the United States and United Kingdom, concluded an agreement called " Bermuda I ", that served as a model used for the writing of all concluded bilaterals, unless until the beginning of 80's.

The classic bilateral agreement is based, on an economic view point, on the detailed negotiation of four components: rights of traffic, capacity and tariffs and the routes, added to this are various specific arrangements not least important relative to the security, the safety, royalties, taxes, etc. The appendix 2 details the different types of bilaterals terms of air freedoms (right of traffic) relative to capacities, tariffs and routes. More than 3000 of these agreements are currently in force.

The United States have, since the beginning of 90's, proposed to its partners to sign a new kind of agreement about the airline services called open sky agreement (Open Sky). Agreements of this type, currently in application, are characterized by the fact that they:

- don't limit the number of companies that every part can designate;
- don't limit the exploitable capacities and the authorized frequencies on routes;
- open the totality of traffic rights;
- let operators entirely feel free to limit their prices as long as they are not contested simultaneously by the two countries (system of double disapproval see. appendix 2).

3.3.2. BILATERALS CONCLUDED BY MOROCCO

Morocco has concluded seventy-five (75) bilateral airline agreements from which fifty-five (55) foresee the multi-designation[1]of air transport companies.

The recommended policy since several years concerning the liberalization of the sector is implemented in consistency with the evolutions noted at the international level throughout the negotiation of more and more liberals.

Thus, the following stages have been achieved by Morocco:

- Liberalization in July 2000 of the bilateral signed with Italy (unlimited capacities),
- Conclusion in June 2001 of two liberal agreements with United Arabs Emirates and the Netherlands,
- Conclusion in October 2001 of an open sky agreement with the United States of America,
- Conclusion in November 2001 of a liberal agreement with Syria,
- Revision in June 2002 of agreements with Belgium and Bahrain (liberalization of frequencies),
- Conclusion in October 2002 of a liberal agreement with Switzerland (unlimited capacities),
- Revision in November 2003 of the agreement with Portugal (liberalization of frequencies and table of routes on 3rd and 4th freedoms and liberalization of freight flights),
- Liberalization of the agreement signed with the England (under negotiation).

The complete list of bilaterals concluded by Morocco and their main characteristics are presented in appendix 6.

[1] The right for any bilaterals'contracting state to designate many companies, unlike the unique designation case.

The category and capacity available through the main bilateral agreements concluded by Morocco up to the end of 2003, as well as the state of frequency utilization during summer 2003 are summarized in the following table:

COUNTRY	DESCRIPTION	CAPACITY	EXPECTED FREQUENCIES	EXECUTED FREQUENCY PER WEEK (SUMMER 2003)	
				Foreign Companies	**Moroccan Companies**
Spain	Multi	Predetermined	*	14	52
France	Multi	Predetermined	*	52	113
Belgium	Multi	Predetermined with progressive increasing of frequency	13+13 unlimited as from 2004	0	16
Britain	Multi	Predetermined with progressive increasing of frequency	Ongoing negotiation unlimited as from winter 2004-2005	12	11
Deutsche	Multi	Predetermined	16+16	7	11
Portugal	Multi	Liberalized since November 2003	Unlimited	0	26
Holland	Multi	Liberalized	Unlimited	7	12
Italy	Multi	Liberalized	Unlimited	13	14
Switzerland	Multi	Liberalized	Unlimited	4	13
USA	Multi	Open Sky	Unlimited	0	5

* Any supplementary frequency is discussed by the air companies between them and submitted to the aeronautic authorities for approval. In case of dispute, these last consult themselves to find an agreement.

Routes on which can be performed the scheduled airline services, settled in the main bilaterals, are presented in the appendix 7.

3.4. NATIONAL REGULATION

At the national level, the sector is governed by the three following texts:

- The decree n° 2-61-161 of the 7 safars 1382 (10 July 1962) conveying regulation of the civil aeronautics, as it has been modified and completed,

- The decision of the Transport and the Merchant Marine minister n° 544-00 of November 2, 2000 setting the relative conditions for obtaining license of exploitation of the air services for public transportation and airline activity as it has been modified and completed,

- The circular of 22 May 2002 relative to the exploitation of the non scheduled airline services of public transport of passengers for tourism purposes as it has been modified and completed.

CHAPTER 4: STATE OF THE SECTOR REGULATION AT THE END OF 2003

The objective of this chapter is to present, for each air transport activity segment (international scheduled, charter & domestic scheduled), the situation of the regulation of the air transport sector in Morocco as it was before the implementation of the new policy orientations embedded in the present document.

4.1. INTERNATIONAL SCHEDULED FLIGHTS

The access to the international scheduled air transport market is governed by the concluded bilaterals between Morocco and other countries.

The degree of liberalization of these agreements differs, varying from the total freedom of capacities (notified agreements with the United States, Switzerland, Italy, Portugal, Bahrain, United Arab Emirates and Netherlands) to a previously determined capacities (France, Spain,…). However, in the setting of the liberalization process of the sector instigated by the Government, agreements of this last category are subject of continuous negotiations that aims at progressively increasing the capacities or even suppress all the limitations on it (See. subchapter 3.3 for more details on characteristics of the concluded bilaterals by Morocco).

The current capacities of bilaterals ratified by Morocco, even those that projected a previously determined capacity offers great possibilities of access to the scheduled air service market either for foreign companies or Moroccan companies.

Indeed, we notice that the involvement degree of foreign companies from a given country in the Moroccan market is not necessarily function of the degree of liberalization within their bilaterals. For instance, none of the American companies operates scheduled services toward Morocco even though the two countries are bounded by an agreement such as "Open Sky"".

Nevertheless, these possibilities don't guarantee by itself the international air company interest for Moroccan market.

The scheduled air transport under Moroccan nationality is assured by the flag carrier company Royal Air Maroc and the private company Regional Airlines created in 1997. The latest assures the domestic flights and the proximity links with neighboring countries (Gibraltar, Malaga, Las Palmas, Portugal).

According to the ratified air agreements by our country, 28 foreign scheduled companies perform some scheduled air links with different countries and serve Morocco (season winter 2003-2004).

The appendix 8 presents the list of foreign air companies that are selected and authorized (season winter 2003-2004) to assure some scheduled air services in Morocco in accordance with bilaterals

4.2. CHARTER FLIGHTS

This category of flights is governed by the circular of May 22, 2002 relative to the exploitation of the air services for non scheduled public transportation of passengers for tourism purposes.

The authorization of these flights is bound to the submission of a transportation contract between the air company and a (or several) Tour Operator(s).

The access to the market is completely free for charter's flights. Currently, several Moroccan and foreign companies operate charter flights toward Morocco.

However, some limitations still exist. Hence, a company operating charter flights cannot merchandise them on departure from Morocco except for the flights of the beginning and ending series (ferry flights).

As a conservative measure, charter flights have been prohibited on Casablanca and Rabat airports during the season of winter 2003-2004 in order to insure that companies performing scheduled flights while taking the risk of the seasonal characteristics of the market doesn't undergo the unfair competition of charters disguised as "scheduled flight" that some companies perform to escape the obligation of operating their line on low period. This measure has been recommended until the new regulation (subject of chapter 5 of the present document) brings a more accurate and clear definition of charter flights that will be more adequate to its tourist vocation.

4.3. DOMESTIC SCHEDULED TRANSPORT ATION

According to the article 127 of the decree of 1962 conveying regulation of the civil aeronautics, the scheduled domestic air transport is assured by Moroccan companies.

On the international level, the cabotage is a privilege very rarely accorded to foreign companies except for some very particular cases[2]. It is governed by Morocco's contracted bilaterals that don't give the right for foreign companies to offer this service. However, Morocco can allow some foreign companies to make the cabotage if it is judged that it helps to improve its domestic air service.

4.4. HANDLING AND SLOTS

Handling is a service that was monopolized for a long time by the RAM. Thus, it is usual for companies to ask handling services to RAM and communicate the operation plan or program to the DAC for approval.

In accordance with bilaterals, the Direction of the Civil Aeronautics gives its approval to foreign and national companies' program of exploitation (including the slot).

As regards to the procedure, the air carriers ask the handling operator to grant him a slot in compliance with its plan of exploitation program. In case of disagreement on the slot, the carrier might have recourse to the DAC which is able to investigate the question and take the adequate measures.

An international call for proposals has been issued on July 2003 in order to include a second operator in this activity at the airports of Casablanca, Marrakech and Agadir.

With the introduction of the second operator that will start its exploitation during year 2004, a committee for slots coordination will be instituted (See. details in chapter 5).

[2] The case of internal lines that have public service characteristics in some European countries(Swedish, Greece) where weak traffic lines are opened "à coup" by subsidy granted via international calls for proposals.

4.5. SUMMARY TABLE OF THE REGULATION STATUS BY THE END 2003

ACTIVITY	Status at the end of 2003
scheduled International	▪ The market is liberalized with the USA (open sky), Switzerland, Italy, Belgium, Arab United Emirates, Bahrain, Portugal and Netherlands (unlimited capacities) ▪ Most contracted bilaterals with European countries include clauses related to capacities with possibility of a progressive increasing of the expected frequencies ▪ Status Capacities and routes within the principal agreements (See appendix 7).
Charter	▪ The market is liberalized to Moroccan and foreign companies; ▪ The only limitation (abandoned by the provisions of the new circular regulating charter transport) is passengers carriage on departure from Morocco, ▪ Since November 2003, the ferry flights can be commercialized, ▪ As a conservative measure, this flights are prohibited to all companies at Casablanca and Rabat during winter season 2003-2004 (abandoned by the provisions of the new circular regulating charter transport), ▪ These flights are available to tourists from abroad departure (package, person, Moroccan emigrants).
Scheduled Domestic	▪ The market is accessible to all Moroccan companies, ▪ Foreign companies are restricted from the right of cabotage ..
Handling and slots	▪ RAM is the only service operator, ▪ An international call for proposals have been issued on July 2003 for the introduction of a second operator at the airports of Casablanca, Marrakech and Agadir, ▪ The new structure is expected to be in force or implemented during the year 2004. A committee responsible for the coordination of the slot will be instituted.

CHAPTER 5: CONTRIBUTIONS OF THE NEW REGULATION

Contributions of the new Moroccan air transport regulation aim to assure a consistent development of the international airlines serving our country while being careful to preserve and guarantee necessary conditions for a healthy and loyal competition between different air operators either Moroccan or foreigner.

The consistency and motivation of these contributions are described below.

5.1. SCHEDULED AIR SERVICES

5.1.1. Commitment to the schedule

As specified in chapter 2 relative to the guidelines of sector's regulation of the sector, the Government encourages the enlargement of the existing scheduled routes in addition to the introduction of new scheduled flights "point to point" and creation of new Moroccan air companies that desire to operate national or international scheduled services.

These new scheduled companies should be committed to the respect of the regulation in force, notably the specifications notebook arrangements pre-established by the DAC (See. details in chapter 6).

Among these engagements, the specifications notebook introduces the principle according to which Moroccan scheduled companies have to maintain, during a period of at least two successive IATA seasons (winter and summer), a minimal service with a frequency per week for each utilized international route.

This principle has been introduced to guarantee the necessary conditions for healthy and loyal competition between different scheduled companies while insuring that companies performing scheduled flights; and taking the risk of seasonal characteristics of the market; doesn't undergo the unfair competition of those that concentrates their flights exclusively on peak times (of strong demand).

5.1.2. Cancellation of flights

The specifications notebook mentioned above also contains a commitment of companies on maximum rate of flight cancellation that might be allowed in the program approved by the DAC.

Thus, companies are allowed to cancel, for each used route and during one IATA season, a number of flights equivalent to 10% of the total number of flights registered in the program that has been approved by the DAC; knowing that any cancellation of flight must be previously notified to the DAC in accordance with the article 130 of the decree of 1962 conveying regulation of the civil aeronautics.

Beyond this percentage, the DAC will have the right to inflict on the concerned company the sanctions described for this purpose in the specifications notebook and it may lead to cancellation of all company flights program during this season.

5.2. CHARTER FLIGHTS

5.2.1. Removal of limitation on commercializing charter flights on departure from Morocco

In order to make air companies charter flights more profitable, it is allowed henceforth to merchandise them on departure from Morocco. This disposition applies to all kind of charter flights, which will be offered exclusively to Tour Operators.

5.2.2. LIMITATION AND CONTROL OF THE SEAT ONLY RATE

In order to refocus the activity of air companies operating charter flights toward Casablanca and Rabat airports on their tourist vocation, the new circular induces a control of the seat only rate on these two airports.

By seat only, we mean all seat sold on charter flight not assorted with other services relative to the accommodation for at least two nights in a classified hotel.

Around the hub of Casablanca (airports Casablanca-Mohamed V and Rabat-Sale), the maximum percentage allowed for seat only is 30%.

However, during the high season[3], in relation with the period of Moroccans emigrant transit (M.R.E), the maximum percentage allowed around the hub of Casablanca is limited to 40%.

a. Information provided by air carriers:

For the seek of the implementation of this new disposition, and for flights towards Casablanca and Rabat airports, the authorized charter air carriers is responsible for monthly providing the Direction of the Civil aeronautics (D.A.C), the relative information of offered capacity, number of transported passengers and the share of seat only in accordance with the table attached to the new charter circular (appendix 4). This information should be provided automatically without specific demand from the DAC.

Information indicated above must be provided to D.A.C, latest 10 days after the end of the concerned month.

b. Procedure of control and sanctions

A control procedure, described in appendix 4, is foreseen to preserve the respect of this limitation.

Infringements notified in this regard by D.A.C are liable of warnings addressed to contracting companies. When a company register more than three warnings during the same IATA season, the D.A.C might, with full right, suspend the authorization of flights for the ongoing IATA season or refuse to grant the charter flights authorization to the company during the following IATA season.

5.3. SLOT

In accordance with bilateral agreements, DAC allows exploitation programs of foreign and Moroccan companies (including the slot).

With the introduction of the second handling operator, DAC will have the mission of coordinating international airports and a coordination committee will be instituted for the assignment of slots.

The coordinator is responsible for supervising and watching the slots utilization.

[3] Months of June, July and August

The coordination committee is in charge of the slots assignment.

The committee is composed of a:

- representative from the airport authority (ONDA): president,

- representative from the air transporters committee: member,

- representative from every operator of handling: members,

- representative from DAC: member.

The air companies must submit their exploitation programs to the coordination committee for the assignment of a slot before it is submitted to DAC for approval.

The details relative to the Committee are presented in the corpus of the circular attached to the present document (appendix 5).

CHAPTER 6: PROCEDURES OF AUTHORIZATION AND EXPLOITATION OF AIR TRANSPORTATION SERVICES

6.1. SCHEDULED AIR SERVICES

According to the definition of the article 116 of the decree n° 2.61.161 of July 10, 1962 conveying regulation of the Civil aeronautics, scheduled air services for public transportation are defined as those that perform by a series of available public flights, the traffic between two or several points stated in advance, following approved itineraries and in accordance with the pre-established published timetables or with flights so regular or frequent that they constitute a recognizably systematic series

AUTHORIZATION AND OPERATION CONDITIONS

a. authorization Procedure for foreign companies

For scheduled air services, foreign companies have an access to Moroccan market in accordance with signed bilaterals between Morocco and their home countries and with regards to the Moroccan regulation on the subject

Hence, for a foreign air company (from a signatory country of a bilateral with Morocco) to operate scheduled air services towards Morocco, it must ask for its nomination from the administration of the civil aviation of its home country.

In the limit of the offered capacity within the bilateral agreement, the administration of the civil aviation of the solicited country can designate the company that will assure some scheduled flights between the concerned country and Morocco. Then this designation is notified directly or by diplomatic ways to the administration of Moroccan civil aeronautics.

Since receipt of this notification, the Moroccan civil aeronautics administration guarantee to the designated company, in accordance with arrangements of the concerned bilateral agreement, the necessary authorization for starting service exploitation or operation.

As detailed in parts 3.3 and 4.1 above, the Moroccan contracted bilaterals offer important possibilities of exploitation to foreign companies and Morocco has initiated a politic of liberalization of these agreements most from which have been removed capacity limitations.

In order to start operating scheduled air service towards Morocco, the selected company submit its flights program for approval from the Moroccan civil aeronautics administration that verifies the conformity of the program to the arrangements of the bilateral agreement (right of traffic, capacities, and routes).

b. Procedure of authorization for moroccan companies[4]

At the national level, the access to the market for scheduled air transport is governed by the Decree and the Decision stamped in the title 3.4.

The article 122 of the decree allows any organization of air transport with sufficient technical and financial warranty to get the authorization for operating an air service for public transportation.

[4] See definition in appendix 1- Lexicon

The demand for authorization must be addressed directly to the Direction of the Civil Aeronautics in Rabat. The applicant get a copy of the present referential and the specifications notebook limiting conditions of concession of authorizations allowing the exploitation of scheduled and non-scheduled air services for public transportation that has been elaborated by the Ministry in October 2003 for the seek of the designated Moroccan company described below as " the specifications Notebook" (See. Appendix 3).

The specifications Notebook presents the documents that needs to be submitted by the air company to the Direction of the Civil aeronautics and the requirements to be met by the Moroccan companies concerning their legal status, documents to submit such as the Technical Certificates of exploitation and the financial guarantees (See. appendix 3).

After the approval of the documents (technical and financial) by the DAC and the signature of the specifications Notebook by the air company, the authorization of exploitation of air services for public transportation is granted by the decision of the Ministry of the Equipment and Transport published in the Official Bulletin. The validity of the exploitation certificate must not exceed 5 years and can be renewed for less or same period of 5 years.

The decision notified above specifies the particular conditions under which the authorized air services are operated.

For the international line exploitation, the Moroccan companies must ask their designation by the Moroccan aeronautic authority, in accordance with procedures foreseen by the ratified bilaterals between Morocco and other countries.

c. Conditions of scheduled air services operation

- The access to the scheduled air services is opened and encouraged by the administration to any Moroccan or foreign air company in accordance with the provisions of the bilaterals and regulation in force;

- In accordance with the article 116 of the decree of 1962 conveying regulation of the civil aeronautics:

- the scheduled flights are opened to all categories of customers;
- the designated air carriers must publish their timetables;
- the length and the frequency of the scheduled flight have to occur in a way that constitute a recognizably systematic series

- The specifications notebook read and approved by the Moroccan companies during the procedure of authorization stipulates that scheduled flights must maintain, during at least two successive IATA seasons, a continuous service with a minimal frequency per week for each operated international route).

- The scheduled flight programs must be submitted to the approval of the D.A.C that have a time-span of:

- 14 days as deadline for response (article 131 of the decree of 1962 conveying regulation of the civil aeronautics); for Moroccan companies:
- according to arrangements of the related bilaterals (30 days in general); For foreign companies:

In any ways, the DAC will make its best to answer the demands of program approval within 10 days starting from the date of receipt.

- Any modification in formerly authorized program of flights (modification in itinerary or timetable or annulment of flight) must be notified by the transporter to the D.A.C (article 130 of the decree of 1962 conveying regulation of the civil aeronautics). The specifications notebook, notified above, intended to Moroccan companies specify the maximum rate of annulment allowed by the DAC during a specific IATA season as well as the sanctions that can be undertaken against these companies in case of flight annulments judged unjustified by the D.A.C.

- With no prejudice to the air bilateral arrangements, the D.A.C have the right to deny demands of authorization for air service operation or approval for scheduled flight programs submitted either by Moroccan or foreign companies if it is judged that the size of the market doesn't justify such increase of capacity.

This rule applies especially to routes

- on the Casablanca and Rabat airports presenting a sufficient offer in capacity, particularly with regard to the seat load factors recorded during the former year,
- operated by the air operators within the airline development strategy conducted by Moroccan authorities.

6.2. CHARTER FLIGHTS

In accordance with the circular of February 2004, relative to the authorization and the exploitation of the air services for non-scheduled public transport of tourist passengers. Are reputed:

charter flights: one flight or a series of limited flights presenting all the following characteristics:

- a chartering contract of charter is concluded between the transporter and a (or several) tour operator(s),
- flights are reserved to the tourist clientele; i.e. the retailed seats are assorted of services relative to the accommodation and the organization of tourist circuits,
- flights are reserved to passengers holding a two-ways ticket,
- the travel must consist in a two-ways ticket trip with the same carrier.

Mini-series of charter flights: series of less than 10 flights during a period of two civil months.

Seat only: Seat retailed by the tour operators that are not blended to services regarding the accommodation for at least two nights in a classified hotel.

PROCEDURES OF AUTHORIZATION

a. Authorization Procedure for Moroccan company

At the national level, the access to the market for charter transport is governed by the decree, the Decision and the circular notified in the title 3.4.

The article 122 of the decree allows any air transport company with sufficient technical and financial warranty get the authorization for operating an air service for public transport.

The demand for authorization must be addressed directly to the Direction of the Civil Aeronautics in Rabat. The applicant get a copy of the present referential and the specifications notebook limiting conditions of concession of authorizations allowing the exploitation of scheduled and non-scheduled air services for public transportation that has been elaborated by the Ministry in October

2003 for the seek of the designated Moroccan company described below as " the specifications Notebook" (See. Appendix 3).

The specifications Notebook presents the documents that needs to be submitted by the air company to the Direction of the Civil aeronautics and the requirements to be met by the Moroccan companies concerning their legal status, documents to submit such as Technical Certificates of exploitation and the financial guarantees (See. appendix 3).

After the approval of the documents (technical and financial) by the DAC and the signature of the specifications Notebook by the air company, the authorization of exploitation of air services for public transportation is granted by the decision of the Ministry of the Equipment and Transport published in the Official Bulletin. The validity of the exploitation certificate must not exceed 5 years and can be renewed for less or same period of 5 years.

The decision notified above specifies the particular conditions under which the authorized air services are operated.

b. Procedure for the authorization of charter flights (any nationality)

Demands for charter flights authorization have to be addressed by the air transporter to the Direction of the Civil Aeronautics. The following documents have to be attached:

- copy of the exploitation license (Air Operator Certificate, AOC) granted to the air transporter by the concerned authority of his country while indicating the categories of aircrafts and registration certificate in addition to any other document that the Direction of the Civil aviation shall judge necessary to assure that the proposed exploitation will be operated under the best conditions of security;

- copy of insurance policies;

- copy of the chartering contract between the air transporter and the travel promoter (Tour Operator);

- air carrier commitment for repatriating passengers to which he will assure the transport.

Demands of authorization must arrive to the D.A.C on time as follow:

- for mini-series: 15 days before the expected date for the execution of the first flight;

- for the other series: 30 days before the expected date for the execution of the first flight;

- for the punctual flights: 72 hours at least before the execution of the flight,

DAC will response to these demands within the following deadlines:

- for mini-series: 7 days,

- for the other series: 15 days,

- for the prompt flights: 24 hours.

c. Conditions of charter flights exploitation

The air transporter must respect the following conditions:

- Charter flights that are organized by tour operators are reserved to tourist clientele. The merchandised seats are assorted of services relative to the accommodation or tourist circuits' organization;

- Passengers using charter flights must hold a two-ways ticket (on departure from Morocco or from abroad);

- Every journey must consist in a two-ways trip with the same carrier. Though, the return can be performed by another carrier on behalf a demand from the one that has been allowed to operate the charter flight;

- Around the hub of Casablanca (airports Casablanca-Mohamed V and Rabat-Sale), the maximum admitted seat only rate is 30%.

However, during months of high season (June, July and August), the maximum percentage admitted around the hub of Casablanca is limited to 40%.

- It is forbidden for any air company performing charter flights to operate, with a schedule and a frequency that can carry prejudice to the scheduled flights; between points served by a company providing scheduled services during stated days

- Any modification of a previously authorized program of flights must get the prior agreement of the DAC;

d. Miscellaneous

- The air transporter can operate with double touch[*] in Morocco;

- The authorized air transporter can carry cargo on the return flights subsequent to a notification sent to the DAC and to the concerned airport.

The exploitation authorization describes the conditions of flight execution as well as the list of airports to be served.

[*] An international flight operated on a route involving two airports in Morocco

APPENDIXES

APPENDIX 1: LEXICON

Bilateral Agreement (bilateral)	:	International air transport agreement between two countries
Code Sharing	:	Sharing the use of a carrier flight identification code for a service performed by another air carrier
Moroccan companies	:	Airline companies with Moroccan rights [5](nationality).
Slots	:	Arrival or departure hours available or attributed to an aircraft traffic within an airport in a stated date
IATA	:	International Air Transport Association created in 1945 count 273 member companies in more than 130 countries. Its headquarter is in Geneva.
Hub	:	Designate airport plate-form of a company correspondence. Thus, The hub of Royal Air Maroc is situated in Casablanca, Air France hub is situated in Roissy, KLM's is at Amsterdam, the Lufthansa's is at Frankfurt, British Airways hub is at Heathrow (London). The hub helps to reduce at maximum the correspondence time between different company aircraft.
Pax	:	Abbreviation " passengers "
ICAO	:	International Civil Aviation Organization created in 1944 to insure a safe and orderly planned development of the aviation, It is a specialized UNO institution that counts currently 188 contracting states.
Open Sky	:	Air bilateral agreement by which the two governments agree about the removal of limitation on air transport market entrance relative to capacity, frequency and routes
Point to point (point à point)	:	Direct air links between airports from departure to arrival destination at a country's province without handling on its hub

[5] According to Morocco's concluded bilaterals, The aeronautics authority may deny the authorization for the contractant state's company if it's not proved that the concerned state or its citizens own a preponderant part of the company and have effective control on it.

APPENDIX 2: BILATERAL AGREEMENT CLAUSES RELATIVE TO ROUTES, CAPACITIES AND TARIFS

Air Freedoms

The ICAO defined the five first air freedoms as following:

1st freedom : the right to cross the territory of a state without landing there (right of skimming);

2nd freedom : the right to land for non commercial reasons (right of technical landing);

3rd freedom : the right to disembark passengers, mail and goods embarked on the territory of the state whose airplane possesses the nationality ;

4th freedom : the right to embark passengers, mail and goods towards the territory of the state whose aircraft possesses the nationality ;

5th freedom : the right to embark passengers, mail and goods towards the territory of all other contracting States and the right to disembark passengers, mail and goods from the territory of all other contracting States.

The commercial practices have tend to commonly evoke three other freedoms thereafter :

6th freedom : The privilege of carrying traffics between two states while crossing the carriers home country (combination of the third and fourth freedoms);

7th freedom : The privilege granted to a carrier operating entirely out of its state territory (without handling, or skimming) to perform commercial traffic between another state territory and one or several other countries;

8th freedom : The right for a carrier from a country to assure a service between two points situated on the territory of another country (cabotage).

Air routes

In classical bilateral agreements, routes are negotiated by two countries while making reference to pairs of cities, with the intermediate landing and potential ulterior points. If the intermediate landing and the ulterior points are on the territory of another country, this last must give its authorization within another bilateral agreement.

Capacity

Capacity control is essential for airline profitability preservation. Among numerous possible regulation formulas, the ICAO distinguishes the following clause categories of capacity:

Clause of prior determination "Predetermined": previous agreement on capacity before performing services. It might have the form of a specified capacity distribution or a coordination procedure of approval and deposit;

· **Clause " Bermuda 1 "** : foresees principles that have to be respected by air companies concerning capacity and " prior capacity determination by each company operating individually "

parts of bilateral agreement and their aeronautic authorities intervene only on the basis of a subsequent exam, by using consultation procedures ;

·**Clause of free determination:** contracting parties agree not to impose one-sided traffic volume limitations, frequency or service regularity, and airships categories that are exploited by other contractant state designated air companies.

Tariffs

Air transport has been for longtime a sector where prices are limited and managed through administrative way. We can distinguish three kinds of tariff clauses: the double approval, the double disapproval and the home country method:

The double approval of tariffs by the two countries aeronautic authorities is still the most frequent tariff clause in bilateral agreements that may be explicit or tacit ;

The double disapproval means that tariffs are in force unless they have been disapproved by the two countries aeronautic authorities;

The home country method gives the right of approval to a contracting state for flights on departure from its own territory.

ANNEXE 3 : CAHIER DES CHARGES FIXANT LES CONDITIONS D'OCTROI D'AUTORISATION D'EXPLOITATION DE SERVICES AERIENS DE TRANSPORT PUBLIC REGULIERS ET NON REGULIERS

Article 1 : Objet

L'objet du présent cahier des charges est de définir les conditions à respecter par les entreprises marocaines pour l'obtention de l'autorisation des services aériens de transport public régulier ou non régulier (passagers et fret) dans le cadre de la réglementation en vigueur, notamment l'arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 544-00 du 02 Novembre 2000 fixant les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation des services aériens de transport public et de travail aérien tel qu'il a été modifié par l'arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 953-02 du 31 Mai 2002.

Article 2 : demande d'autorisation

La demande d'autorisation d'exploitation de services aériens de transport public régulier non régulier est soumise aux conditions suivantes :

- L'exploitant doit être une société anonyme, domiciliée au Maroc, régie par le droit marocain ;
- Le conseil d'administration ou le directoire de la société doit être présidé par une personne physique de nationalité marocaine.

L'exploitant doit fournir les documents suivants :

- Copie certifiée conforme des statuts ;
- Copie certifiée conforme du certificat négatif délivré par le Ministère du Commerce et de l'Industrie, précisant la dénomination ou la raison sociale de la société ;
- Extrait du Registre du Commerce ;
- Copie certifiée conforme du certificat de la Patente ou de l'Identification Fiscale ;
- Procès Verbal de l'Assemblée Constitutive de la Société, dûment visé par les fondateurs ;
- Procès verbal de la nomination des membres du Conseil d'Administration ou du Directoire de la société dûment visé par le président de l'Assemblée Constitutive ;
- Attestation de versement du capital social (partie libérée), délivrée par la banque chargée de la capitalisation, précisant les noms des actionnaires, marocains et étrangers, et les montants versés par chacun d'eux en dirhams et en devises ;
- Etude de faisabilité du projet, basée sur cinq années d'exploitation, présentée conformément aux indications mentionnées dans l'annexe C, partie 5 de l'arrêté susvisé et précisant le plan de flotte (type et nombre d'aéronefs), le réseau à exploiter, la politique de maintenance, le plan de recrutement et les résultats financiers prévisionnels ;
- Garantie financière réelle de couverture de l'exploitation pour une période minimale de six mois (preuve d'existence de fonds et/ou attestations et cautions bancaires).

Après examen du dossier susvisé par la Direction de l'Aéronautique Civile, le ministre donnera un accord de principe lui permettant d'entamer la réalisation du projet.

Article 3 :
Conditions d'obtention de l'autorisation d'exploitation des services aériens de transport public

Pour obtenir l'autorisation d'exploitation l'entreprise doit présenter au préalable conformément aux articles 4 et 5 de l'arrêté 544-00 susvisé les documents suivants :

- un certificat technique d'exploitation (CTE) délivré selon la procédure fixée par l'arrêté n° 544-00 du 02 Novembre 2000 susvisé ;
- une attestation d'engagement d'assurances garantissant les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers à la surface contre tout risque se rapportant à l'activité de l'entreprise ;
- une copie du certificat de propriété ou du contrat de location-vente. Les avions doivent être immatriculés au Maroc.

Article 4 : Forme et validité de l'autorisation

L'autorisation d'exploitation de services aériens de transport public régulier ou non régulier est accordée par arrêté du Ministre de l'Equipement et du Transport qui précise les conditions dans lesquelles doit s'effectuer l'exploitation des services aériens autorisés. La validité de cette autorisation ne doit pas dépasser 5 ans. Elle peut être renouvelée pour une période inférieure ou égale à 5 ans.

L'autorisation pour les vols réguliers peut être accordée par concession.

Le réexamen de l'autorisation d'exploitation peut être imposé à tout moment par la Direction de l'Aéronautique Civile dans le cas ou l'entreprise ne se conforme pas à la réglementation en vigueur ou aux dispositions du présent cahier des charges.

Article 5 : Conditions d'exploitation

A . Programme d'exploitation et tarifs

Le transporteur aérien est tenu de respecter les conditions précisées dans la 2ème partie (services aériens) du décret précité, notamment en ce qui concerne l'approbation préalable par la Direction de l'Aéronautique Civile des programmes d'exploitation. Il doit également communiquer les tarifs à la Direction de l'Aéronautique Civile.

Le transporteur aérien régulier doit maintenir durant une période d'au moins deux saisons IATA successives un service minimal d'une fréquence par semaine par route internationale opérée. Cette disposition ne s'applique pas aux vols réguliers domestiques.

Toute annulation de vols doit recueillir l'accord de la DAC. Toutefois le transporteur peut annuler durant une saison IATA un nombre total de vols équivalent à 10 % du nombre total des vols programmés.

Il et interdit à un transporteur aérien non régulier d'effectuer régulièrement des vols entre des points desservis par une entreprise de services aériens réguliers avec une régularité telle qu'ils peuvent constituer une série de vols réguliers portant préjudice à cette dernière.

Les vols charters doivent répondre aux dispositions de la circulaire n° …….DAC/DTA du xx février 2004 régissant le trafic charter.

Sécurité : Conditions du transport aérien des marchandises dangereuses

Le transporteur aérien doit en cas de transport de marchandises dangereuses avoir une autorisation et se conformer à l'annexe A à l'arrêté 544-00 susvisé et à l'arrêté du Ministre de l'Equipement et du Transport n° 780-03 du 15 Avril 2003 fixant les conditions de transport par voie aérienne des marchandises dangereuses :

Sûreté :

Tout transporteur aérien autorisé doit respecter les spécifications du programme national de sûreté et se conformer au paragraphe 10 de l'Annexe A de l'arrêté 544-00 précité.

Article 6 : licences du personnel navigant technique et commercial

Le transporteur aérien doit disposer d'un personnel navigant technique et commercial marocain. A défaut et à titre temporaire, ce personnel peut être étranger, titulaire de licences conformes à la réglementation marocaine en vigueur objet de l'arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 1309-01 du 22 Raejeb 1422 (10 Octobre 2001) modifiant et complétant l'arrêté du Ministre des Transports n° 227-97 du 26 Ramadan (04 Février 1997) relatif aux licences et qualifications du personnel aéronautique.

Article 7 : conditions d'affrètement ou de frètement d'avions

Le transporteur aérien qui se propose d'utiliser un appareil d'une autre entreprise ou de transférer un appareil à une autre entreprise doit solliciter l'agrément préalable de la Direction de l'Aéronautique Civile conformément à l'article 134 du décret précité et l'arrêté 544-00 du 02 Novembre 2000 susvisé tel qu'il a été modifié.

Les conditions figurant dans l'autorisation doivent obligatoirement être reproduites dans le contrat de location ou de cession conclu entre les deux parties.

L'affrètement des appareils doit s'effectuer dans les conditions d'exploitation conformes à la réglementation en vigueur et tenir compte notamment des critères suivants :

- La durée de l'affrètement d'un avion immatriculé à l'étranger ne doit pas dépasser six mois ;

- L'autorité de l'aviation civile de la compagnie dont l'avion est affrété doit disposer d'un système de supervision de la sécurité conforme aux standards OACI.

Article 8 : Engagement

La compagnie s'engage à se conformer aux conditions prescrites dans le présent cahier des charges.

Toute infraction à la réglementation en vigueur et aux dispositions du présent cahier des charges est passible des sanctions prévues à cet effet à l'encontre du transporteur aérien notamment la suspension ou le retrait de l'autorisation d'exploitation.

Lu et approuvé
(Cachet et signature de l'entreprise)

ARTICLES EXTRAITS DU D E C R E T N° 2.61.161 DU 10 JUILLET 1962 PORTANT REGLEMENTATION DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

Article 116 : Transport public

Les services aériens de transport public ont pour objet le transport contre rémunération de personnes, de fret ou de courrier.

Sont réputés services aériens réguliers de transport public, ceux qui assurent par une série de vols accessibles au public, un trafic entre deux ou plusieurs points fixés à l'avance suivant des itinéraires approuvés et conformément à des horaires préétablis et publiés ou avec une fréquence et une régularité telles que ces vols constituent une série systématique.

Sont réputés services aériens non-réguliers de transport public, ceux qui ne réunissent pas toutes les caractéristiques énumérées au paragraphe ci-dessus.

Les services de transport aérien soit réguliers, soit non-réguliers, sont dits internationaux, s'ils empruntent l'espace aérien de deux ou plusieurs Etats.

Article 122 : Autorisation d'exploitation - (modifié par décret n°2-99-1077 du 04/05/2000)

Les services réguliers de transport public doivent faire l'objet d'une autorisation d'exploitation ou d'une concession d'une durée fixée par contrat. Les services non-réguliers de transport public et les services de travail aérien font l'objet d'une autorisation d'exploitation.

Pour obtenir une autorisation d'exploitation, une entreprise de transport public et de travail aérien doit fournir au Ministre en charge de l'aviation civile toutes informations sur le service proposé et satisfaire aux conditions posées par le Ministre en ce qui concerne d'une part les garanties techniques, telles que celles requises pour l'obtention du certificat technique d'exploitation et d'autre part les garanties financières pour une exploitation sûre et efficace conformément aux dispositions du présent décret.

Les services de transport public et de travail aérien doivent être assurés par des entreprises ayant obtenu le certificat technique d'exploitation délivré par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

Pour l'exploitation des services aériens de transport public et de travail aérien, les entreprises doivent répondre aux conditions d'un cahier des charges établi par le Directeur de l'Aéronautique Civile.
Au cas où une entreprise contreviendrait aux dispositions du présent décret ou de l'autorisation d'exploitation, ou si l'intérêt public l'exige, le Ministre en charge de l'aviation civile, peut prononcer la suspension ou le retrait de l'autorisation.

Un arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile, fixe les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation, aux garanties techniques et financières, à la forme et la durée de l'autorisation ainsi qu'à son renouvellement qui peut être refusé ou assorti de conditions particulières.

Article 127 : Transports intérieurs

Les services aériens de transport public entre deux points quelconques du territoire marocain sont assurés par des entreprises marocaines.

Article 130 : Modification d'itinéraire

Aucune entreprise de services aériens réguliers de transport public ne peut modifier un itinéraire ou abandonner l'exploitation d'une route ou d'un tronçon de route sans en avoir obtenu au préalable l'autorisation du Ministre des Travaux Publics qui peut consulter les intéressés.

Toutefois, le Ministre des Travaux Publics peut autoriser, si cela est conforme à l'intérêt public, la suspension et la modification temporaire des services aériens.

Article 131 : Horaires

Les horaires d'exploitation des services aériens réguliers de transports public, fixant des heures de départ et d'arrivée à chaque terminus et à chaque escale doivent être approuvés par le Directeur de l'Air, mais, si dans les quatorze jours de leur soumission à ladite Direction, aucune observation n'a été formulée, l'exploitation peut commencer conformément à ces horaires.

Arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 544-00 du 5 Chaabane 1421 (2 Novembre 2000) fixant les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation des services aériens de transport public et de travail aérien tel qu'il a été modifié et complété par l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 953-02 du 18 rabii I 1423 (31 mai 2002)

LE MINISTRE DU TRANSPORT ET DE LA MARINE MARCHANDE

Vu le décret n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'Aéronautique Civile, tel qu'il a été modifié et complété, notamment son article 122,

A R R E TE :

ARTICLE PREMIER.- L'obtention de l'autorisation d'exploitation prévue par l'article 122 du décret susvisé n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'Aéronautique Civile est subordonnée aux conditions prévues par le présent arrêté.

Les procédures de mise en œuvre des dispositions du présent arrêté sont fixées par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

ARTICLE 2 - Demande d'autorisation.

Toute entreprise de transport public et/ou de travail aérien désirant obtenir une autorisation d'exploitation pour la première fois, doit fournir au ministre du transport et de la marine marchande un dossier comportant les renseignements suivants :

- Nom ou raison sociale de l'entreprise (personne physique ou société) ;
- Siège social et capital (pour les sociétés) ;
- Extrait d'inscription au registre de commerce ;
- Copie certifiée conforme des statuts pour les sociétés ;
- Etude de la faisabilité du projet ;
- Objet des services de transport aérien ou de travail aérien envisagés (la liste des principales catégories de travail aérien est jointe en annexe B, annexée à l'original du présent arrêté) ;
- Types et nombre d'appareils, année de leur construction, performance du matériel volant.

ARTICLE 3 - Forme, durée de validité et renouvellement de l'autorisation d'exploitation.

Les autorisations d'exploitation de services aériens de transport public et/ou de travail aérien sont accordées par arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande, qui sera publié au « Bulletin Officiel ». Ledit arrêté précise les conditions particulières dans lesquelles doit s'effectuer l'exploitation des services aériens autorisés.

La validité de l'autorisation d'exploitation ne doit pas dépasser 5 ans pour les services aériens de transport public et 2 ans pour les services de travail aérien. Pour la première, elle peut être renouvelée pour une période inférieure ou égale à 5 ans et pour la deuxième pour une période inférieure ou égale à 2 ans conformément aux dispositions du présent arrêté.

ARTICLE 4 - Assurance.

Les entreprises de transport public et/ou de travail aérien doivent souscrire des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accident, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers, conformément à la réglementation en vigueur.

ARTICLE 5 - Conditions techniques et financières.

Pour obtenir l'autorisation d'exploitation, l'entreprise de transport public et de travail aérien doit satisfaire aux conditions techniques et aux garanties financières indiquées ci-après :

5-1 Certificat technique d'exploitation (CTE).

La délivrance et la validité d'une autorisation d'exploitation sont subordonnées à la détention d'un certificat technique d'exploitation (CTE) en cours de validité spécifiant les activités couvertes par l'autorisation d'exploitation. Les conditions relatives à la demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du CTE, ainsi que le programme de contrôle et de surveillance continue sont précisées en annexe A, annexée l'original du présent arrêté. Il en est de même pour les mentions du CTE, la suspension, le retrait et le rétablissement du CTE, les conditions d'exploitation et les manuels d'exploitation. Les questions concernant le transport/évacuation sanitaire, la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses et la sûreté sont également décrites en annexe A, annexée à l'original du présent arrêté.

5-2 Garanties financières.

Toute entreprise de transport public demandant une autorisation d'exploitation pour la première fois doit pouvoir démontrer qu'elle sera à même de faire face, à tout moment, pendant une période de 24 mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles. Ainsi, toute demande d'autorisation d'exploitation est accompagnée d'un plan d'entreprise portant sur, au moins les deux premières années d'exploitation. Le demandeur fournit également toutes informations utiles, en particulier les données visées à la partie A de l'annexe C, annexée à l'original du présent arrêté.

Les autres renseignements à fournir par une entreprise de transport public tels que la notification préalable du programme d'exploitation et de tout changement de capacité ou de volume d'activités, de projet de fusion ou de rachat, ainsi que le plan d'entreprise révisé le cas échéant, l'évaluation des résultats financiers et la mise des comptes certifiés sont précisés à l'annexe C, annexée à l'original du présent arrêté.

ARTICLE 6.- Les dispositions de l'article 5-2 ne s'applique pas aux entreprises de travail aérien. Ces entreprises doivent à tout moment être en mesure d'apporter la preuve que leurs fonds leur permettent d'assurer l'activité proposée ou de fournir les informations nécessaires aux fins de l'évaluation des résultats financiers (point 3 de l'annexe C, annexée à l'original du présent arrêté), à la demande de la Direction de l'Aéronautique Civile.

ARTICLE 7.- Le présent arrêté, qui sera publié au Bulletin Officiel, abroge et remplace l'arrêté du Ministre des Travaux Publics et des Communications n° 303-68 du 28 Mai 1968 relatif à l'autorisation d'exploitation de services aériens de transport public et de services de travail aérien.

Rabat, le 5 chaabane 1421 (2 novembre 2000).

Le Ministre du Transport
et de la Marine Marchande

Signé : Abdesselam ZENINED

BO n°4870 du 1er février 2001
BO n°5040 du 19 septembre 2002

ANNEXE A - CONDITIONS TECHNIQUES

1- Demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du CTE :

1.1. La demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du Certificat Technique d'Exploitation (CTE) doit être faite auprès du Directeur de l'Aéronautique Civile. Elle doit contenir au moins les renseignements suivants :

a) Pour une première délivrance :

- nom et adresse du postulant et base principale d'exploitation;

- renseignements sur l'organisation administrative de l'entreprise et sur ses principaux membres, avec leur titre, leur nom, leurs qualifications et leur expérience pratique;

- renseignements détaillés sur l'exploitation proposée avec les rubriques suivantes :

    - type d'aéronef, instruments, documents de vol, équipements de communications et de navigation et tous autres équipements qui seront utilisés;
    - dispositions relatives à l'entretien et l'inspection des aéronefs et de l'équipement;
    - renseignements concernant chaque membre d'équipage, avec types de certificats ou numéro de licence, qualifications, certificat médical et compétence récemment confirmée sur les types d'aéronefs prévus;
    - dispositions relatives à la formation et à la qualification des navigants et du personnel au sol, ainsi qu'aux installations et équipements disponibles;
    - routes envisagées, avec tracé géographique, altitudes minimales de vol, aérodromes de destination et de dégagement qui doivent être utilisés, y compris renseignements sur les procédures d'approche aux instruments, minima d'exploitation d'aérodromes envisagés et installations, et services de navigation et de communications;
    - détails sur les méthodes de contrôle d'exploitation et de surveillance qui seront utilisées;
    - nature de l'exploitation - passagers, marchandises, poste, exploitation de jour, de nuit, en VFR ou en IFR;

- documents de navigabilité, d'entretien, de maintenance et d'exploitation devant être déposés en vue de leur approbation notamment :

    - le manuel d'exploitation (MANEX) et/ou d'activités de travail aérien;
    - le manuel de maintenance de l'exploitant (MME);
    - le(s) manuel(s) d'entretien (ME);
    - le compte rendu de matériel (C.R.M.);

- les copies de contrat(s) d'entretien conclu(s) entre l'exploitant et tout organisme de maintenance agréé ou dont l'agrément est validé par la Direction de l'Aéronautique Civile.

- attestation de souscription des polices d'assurance couvrant la responsabilité du demandeur en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers.

b) Pour une modification ou un renouvellement les mises à jour des renseignements requis au paragraphe a).

1.2.- La demande devra être déposée au moins :

- 90 jours avant le début d'exploitation envisagée pour la 1ère délivrance;

- 30 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une modification (sauf cas particulier, et après accord des services compétents de la DAC - par exemple demande de modification simple de la liste des aéronefs couverts par le CTE);
- et 30 jours avant la date d'expiration du CTE pour un renouvellement.

1.3.- Un postulant à un CTE ou à une modification d'un CTE doit permettre aux services compétents de la DAC d'examiner l'ensemble des aspects relatifs à la sécurité de l'exploitation proposée.

1.4.- Le CTE n'est délivré, modifié ou renouvelé par le Directeur de l'Aéronautique Civile qu'après examen des documents présentés, des informations transmises, et enquête sur l'organisation et les moyens mis en oeuvre par l'exploitant, et que si :

- le postulant a démontré à la Direction de l'Aéronautique Civile qu'il est en mesure de:

  (i) mettre en place et maintenir une organisation appropriée ;
  (ii) se conformer aux programmes de formation et d'entraînements requis ;

  (iii) respecter les exigences en matière d'entretien, compatibles avec la nature et l'étendue des exploitations spécifiées;
  (iv) et respecter, selon l'exploitation envisagée, les exigences des paragraphes 5, 6, 7, 8, 9 et 10 ci-après et celles relatives aux agréments opérationnels additionnels sollicités.

- le système d'entretien est approuvé conformément aux dispositions de l'annexe D au présent arrêté.

- le programme d'inspections et contrôles inopinés objet du paragraphe 2.- ci-après ne révèle aucune lacune pouvant affecter la sécurité de l'exploitation autorisée.

Toutefois, un CTE provisoire de six mois renouvelables une seule fois, peut être délivré à une entreprise qui débute l'exploitation de services aériens pour la 1ère fois, compte tenu de circonstances particulières jugées par le Directeur de l'Aéronautique Civile et à condition que le dossier déposé soit complet.

1.5.- La validité du CTE est fixée à six mois dans le cas d'une première délivrance, et de 1 à 2 ans maximum selon le type d'activité pour un renouvellement.

1.6.- L'exploitant doit, dès que possible, informer la Direction de l'Aéronautique Civile de toutes modifications apportées aux informations soumises en vertu du paragraphe 1.1.- a).

2- Programme de contrôle et surveillance continue

Durant la période de validité du CTE, un programme de contrôle et surveillance continue pour évaluer le maintien de la compétence du détenteur du CTE, est effectué par les services compétents de la Direction de l'Aéronautique Civile.

Ce programme consiste à :

- réévaluer la structure de l'exploitant, l'efficacité et le contrôle de la gestion, les installations, l'équipement, l'entretien du matériel volant, le contrôle et la supervision de l'exploitation, le maintien des normes concernant les équipages de conduite, les procédures de sécurité pour les passagers et les marchandises et les préoccupations de sûreté.

- procéder à une contre-vérification des dossiers de l'exploitation et du personnel, des programmes de formation, des manuels de l'exploitant, de la rentabilité et de la conformité aux dispositions du CTE, aux dispositions spécifiques d'exploitation et à la réglementation en vigueur.

3- Mention du CTE

3.1.- Le CTE, dont une copie doit figurer dans le manuel d'exploitation, spécifie :

(a) le nom et l'adresse de l'exploitant ;
(b) la date de délivrance et la période de validité ;
(c) la description du type d'exploitation autorisé ;
(d) les types d'aéronefs autorisés pour l'exploitation ;
(e) les marques d'immatriculation des aéronefs autorisés ;
(f) les zones d'exploitation autorisées ;
(g) les limitations spécifiques ;
(h) et les agréments opérationnels et autorisations additionnelles.

3.2.- Le CTE n'est valide que dans les conditions et sous les réserves figurant dans la fiche des dispositions spécifique d'exploitations, conformément aux modèles joints aux annexes au présent arrêté.

4- Suspension, retrait et rétablissement du CTE

4.1.- Suspension, et retrait du CTE :

Le CTE peut être suspendu, partiellement ou totalement, ou retiré dans les cas suivants :

- si les services compétents de la Direction de l'Aéronautique Civile constatent que les conditions ayant présidé à sa délivrance ne sont plus respectées, ou que l'entreprise utilise ses services sans se conformer aux dispositions réglementaires applicables ;

- si l'entreprise n'exploite plus aucun aéronef depuis plus de 6 mois.

4.2.- Rétablissement du CTE :

En cas de suspension , partielle ou totale, le CTE peut être rétabli lorsque les services compétents sont assurés que l'entreprise a mis en œuvre les moyens et méthodes nécessaires pour supprimer les causes ayant entraîné la suspension.
En cas de retrait, l'entreprise doit faire une nouvelle demande de délivrance de CTE.

5.- Exploitation :

5.1.- L'exploitant doit avoir nommé un dirigeant responsable, qui détient l'autorité juridique pour assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées.

5.2.- L'exploitant doit avoir désigné des responsables pour :

. les opérations aériennes;
. le système de l'entretien;
. la formation et l'entraînement de l'équipage;
. et les opérations au sol;

5.3.- L'exploitant doit établir un système de contrôle d'exploitation et nommer un responsable afin de contrôler la conformité et l'adéquation des procédures requises pour assurer des méthodes d'exploitation sûres et la navigabilité des aéronefs et vérifier que toutes les opérations, y compris les opérations d'affrètement et de location des aéronefs prévues en annexe E au présent arrêté, sont effectuées conformément à toutes les exigences, normes et procédures applicables. Si l'exploitant a mis en place un système qualité il peut considérer cette exigence comme satisfaite.

5.4.- L'exploitant doit établir et maintenir un programme de prévention des accidents et de sécurité des vols qui comprend :

- un système de recueil et d'analyses de comptes rendus d'incidents ;
- un système d'analyse des données de vol basé sur l'exploitation des documents de bord ou des enregistrements de paramètres de vol.

Les programmes d'analyse des données de vol ne seront pas punitifs et contiendront des garanties adéquates pour protéger les sources de données.

5.5.- L'exploitant doit fournir à la Direction de l'Aéronautique Civile deux exemplaires du manuel d'exploitation et/ou d'activités de travail aérien, et 3 exemplaires du manuel de maintenance de l'exploitant ainsi que l'ensemble des amendements ou révisions y afférents.

5.6.- L'exploitant doit s'assurer que chaque vol est effectué en accord avec les spécifications du manuel d'exploitation.

5.7.- L'exploitant doit prévoir des installations d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols et assurer sur la base principale d'exploitation et sur les différentes escales des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation.

5.8.- L'exploitant doit s'assurer que l'équipement de ses aéronefs et la qualification de ses équipages répondent aux exigences relatives à la zone et au type d'exploitation.

5.9.- L'exploitant doit respecter les exigences en matière d'entretien pour l'ensemble des aéronefs exploités en vertu de son CTE.

5.10.- L'exploitant doit permettre aux services compétents de la DAC d'avoir accès à son organisation, à ses aéronefs et à tout organisme de maintenance agréé ou dont l'agrément est validé par la Direction de l'Aéronautique Civile, afin de déterminer le maintien de la conformité aux dispositions du présent arrêté.

6.- Manuel d'exploitation

6.1.- Définition, mise à disposition du personnel, dépôt et contrôle du manuel d'exploitation.

6.1.1.- *Définition.*

Le manuel d'exploitation est un document destiné à mettre à la disposition du personnel de l'entreprise de transport public, concerné par l'exploitation d'un aéronef particulier, les règles et procédures à suivre, ainsi que toutes les informations nécessaires pour que les divers objectifs de l'exploitation soient atteints dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

6.1.2.- *Mise à disposition du manuel d'exploitation.*

Une entreprise de transport public, ne peut mettre en exploitation un aéronef si elle ne dispose pas du manuel d'exploitation correspondant et si elle ne l'a pas mis préalablement à la disposition du personnel intéressé.

Le manuel d'exploitation doit être facilement utilisable pour la préparation, la conduite, la surveillance et le traitement des données du vol.

L'entreprise doit s'assurer qu'il est connu et mis en application par le personnel concerné.

Il doit par ailleurs permettre à l'administration de s'assurer d'une part, que l'exploitation forme un ensemble cohérent et, d'autre part, que la politique définie par l'entreprise, les instructions, consignes et informations données au personnel permettent de respecter la réglementation technique applicable, notamment en matière de sécurité.

6.1.3. *Dépôt du manuel d'exploitation.*

L'entreprise doit avoir déposé ce manuel d'exploitation auprès de la Direction de l'Aéronautique Civile préalablement à la mise en service d'un aéronef. Toutefois, lorsque l'entreprise débute l'exploitation d'un modèle d'aéronef différent de ceux qu'elle exploite déjà, elle peut disposer d'un manuel d'exploitation provisoire, à la condition qu'il comprenne les informations nécessaires pour que l'exploitation soit conforme aux exigences réglementaires en matière de sécurité. Le Directeur de l'Aéronautique Civile fixe, compte tenu des circonstances particulières, le délai dans lequel l'entreprise doit avoir déposé un manuel d'exploitation conforme aux exigences du présent article, ce délai ne pouvant être supérieur à six mois.

Ce manuel provisoire doit être déposé dans les mêmes conditions que doit l'être le manuel définitif.

6.1.4. *Contrôle du manuel d'exploitation.*

Le Directeur de l'Aéronautique Civile peut imposer des modifications au manuel d'exploitation s' il constate :

- que le contenu du manuel n'est pas conforme à la réglementation technique applicable à l'exploitation,
- ou que les personnels concernés par l'exploitation de l'aéronef méconnaissent les dispositions nécessaires pour assurer des conditions de sécurité satisfaisantes.

L'entreprise est tenue de communiquer aux services compétents de la DAC, s'ils le demandent, tous les documents dont ils peuvent avoir besoin pour les contrôles du manuel d'exploitation.

6.2. Utilisation et modification du manuel d'exploitation.

6.2.1. *Présence du manuel d'exploitation à bord de l'aéronef.*

Toute partie du manuel d'exploitation utile au déroulement de la mission doit être à bord de l'aéronef.

6.2.2. *Utilisation du manuel d'exploitation.*

L'entreprise et ses personnels, notamment les équipages de conduite, doivent utiliser le manuel d'exploitation pour l'exécution de leurs missions, se conformer aux consignes qu'il énonce et veiller à sa stricte application.

6.2.3. *Modification du manuel d'exploitation.*

Toute modification de l'exploitation ou de l'organisation de l'entreprise ainsi que de l'aéronef ayant une incidence sur le manuel d'exploitation doit être précédée d'un amendement de celui-ci.
De plus, l'entreprise doit réviser le manuel d'exploitation en fonction de l'évolution de la réglementation.

Les amendements doivent suivre la même procédure de dépôt que le manuel de base.

6.2.4. *Mise à jour du manuel.*

Tout amendement doit donner lieu à une mise à jour. Chaque exemplaire du manuel d'exploitation doit être tenu à jour.

6.2.5. *Cessation d'utilisation du manuel d'exploitation.*

L'entreprise doit informer le Directeur de l'Aéronautique Civile lorsqu'elle cesse d'utiliser un manuel d'exploitation. Une interruption de l'utilisation du manuel d'exploitation pendant une période supérieure à six mois entraîne l'obligation pour l'entreprise d'entreprendre une nouvelle procédure de dépôt du manuel.

6.3. Contenu et forme.

Ce manuel ne doit pas être une simple copie des textes réglementaires. Il ne doit pas, sauf cas particulier, présenter ces textes sous leur forme originale mais les exprimer sous forme de consignes, d'instructions, etc, élaborées par l'exploitant et adaptées à son exploitation et aux personnels chargés de l'exécution des tâches.

Le contenu et la forme de ce manuel sont fixés par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

6.4. Dispositions approuvées Lorsqu'il est exigé que des dispositions prises par l'entreprise soient approuvées et soient incluses au manuel d'exploitation, ces dispositions doivent être reproduites dans le manuel d'exploitation sous la forme qui a été explicitement approuvée. Il doit en outre être fait mention de l'approbation et de la date à laquelle elle a été délivrée.

7- Manuel d'activités de Travail aérien :

7.1.- Mise à disposition du manuel :

Un exploitant ne peut utiliser un aéronef dans le cadre des activités de travail aérien ou pour la formation de pilotes à leur pratique que s'il a mis à la disposition du personnel intéressé un manuel d'activités de travail aérien.

Le manuel d'activités de travail aérien, est un document élaboré par l'exploitant. Il est destiné à mettre à la disposition de l'exploitant et du personnel de l'exploitant les règles et procédures à suivre, ainsi que toutes les informations et instructions nécessaires pour que les divers objectifs de l'exploitation soient atteints dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

7.2.- Dépôt :

Le manuel est déposé auprès de la Direction de l'Aéronautique Civile. Par ce dépôt l'exploitant informe le Directeur de l'Aéronautique Civile et les services compétents de l'organisation et des procédures qu'il met en place en vue d'assurer d'une part que l'exploitation forme un ensemble cohérent et d'autre part que les instructions, consignes et informations données au personnel permettent de respecter la réglementation technique applicable, notamment en matière de sécurité.

Les amendements doivent suivre la même procédure de dépôt que le manuel de base.

7.3.- Contrôle :

Le Directeur de l'Aéronautique Civile peut imposer des modifications au manuel s'il constate que son contenu n'est pas conforme à la réglementation technique applicable à l'exploitation ou que les personnels de l'exploitant méconnaissent les dispositions nécessaires pour assurer des conditions de sécurité satisfaisantes.

7.4.- Présence du manuel à bord de l'aéronef.

Toute partie du manuel d'activités de travail aérien utile au déroulement de la mission doit être à bord de l'aéronef.

7.5.- Utilisation du manuel d'activités de travail aérien.

L'entreprise et ses personnels, notamment les équipages de conduite, doivent utiliser le manuel d'activités de travail aérien pour l'exécution de leurs missions, se conformer aux consignes qu'il énonce et veiller à sa stricte application.

7.6.- Modification du manuel d'activités de travail aérien.

Toute modification ayant une incidence sur le manuel doit faire l'objet d'un amendement. L'exploitant doit réviser le manuel en fonction de l'évolution de la réglementation. Il doit informer le Directeur de l'Aéronautique Civile lorsqu'il cesse d'utiliser le manuel. Si cette interruption est supérieure à six mois l'exploitant doit entreprendre une nouvelle procédure de dépôt.

7.7.- Contenu et forme :

Ce manuel ne doit pas être une simple copie des textes réglementaires. Il ne doit pas, sauf cas particulier, présenter ces textes sous leur forme originale mais les exprimer sous forme de consignes, d'instructions, etc, élaborées par l'exploitant et adaptées à son exploitation et aux personnels chargés de l'exécution des tâches.

Le contenu et la forme de ce manuel sont fixés par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

8 - Transport/Evacuation sanitaire :

8.1.- Tout exploitant de services de transport public et/ou travail aériens, titulaire d'une autorisation additionnelle de transport/évacuation sanitaire, doit lors de tout vol sanitaire assurer la présence d'un médecin ou à défaut, d'un infirmier ou d'une infirmière.

8.2.- Normalisation de l'équipement :

Les aéronefs effectuant un vol sanitaire doivent comporter :

. Une surface disponible pour l'installation d'une civière ou d'un matelas coquille nécessaire au transport d'un malade ou d'un blessé en position couchée, l'emplacement de la civière ou du matelas doit être prévu de telle façon qu'en cas d'urgence celle-ci puisse être évacuée aisément et rapidement de l'aéronef;

- Un emplacement pour chaque accompagnateur médical;
- Un espace nécessaire au matériel médical qui doit être facilement accessible en vol;
- Un dispositif agréé de fixation pour l'ensemble du matériel médical et de la civière ou du matelas coquille;
- Le malade ou blessé doit pouvoir être introduit aisément en position couchée à l'intérieur de l'aéronef;
- l'habitabilité de l'aéronef doit permettre l'installation d'une civière ou d'un matelas et de deux personnes d'accompagnement médical, dont une placée à la tête du malade ou du blessé transporté. Toutes les parties du corps de la personne transportée doivent être facilement accessibles pour l'un ou l'autre des accompagnateurs;
- L'encombrement minimum réservé au matériel médical doit être d'un mètre cube.

8.3.- Matériel de premier secours :

Une liste de matériel de premier secours contenu dans l'aéronef doit être établie et jointe au manuel d'exploitation de l'entreprise.

Cette liste doit être détaillée en ce qui concerne le type, le nombre, les volumes et les branchements des divers matériels.

Tous les matériels répertoriés sur cette liste doivent être agréés de même que leur fixation et leur branchement.

8.4.- Contrôle :

Tous les équipements médicaux contenus à bord d'un aéronef effectuant du transport/évacuation sanitaire doivent être contrôlés au moins annuellement afin de s'assurer qu'ils répondent toujours aux spécifications techniques et aux normes réglementaires s'y rapportant.

8.5.- Consignes opérationnelles :

L'exploitant doit mettre à la disposition de son personnel les consignes opérationnelles à suivre, ainsi que toutes les informations nécessaires pour garantir des conditions de sécurité satisfaisantes.

Ces consignes opérationnelles doivent figurer dans le manuel d'exploitation ou le manuel d'activités de travail aérien.

9- Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses :

10 – Sûreté :

10.1..- Exigences en matière de sûreté :

L'exploitant doit s'assurer que tous les personnels concernés connaissent et satisfont aux exigences pertinentes du programme national de sûreté.

10.2.- Programmes de formation :

L'exploitant doit établir, mettre à jour et mener les programmes de formation approuvés permettant à ses personnels de prendre les actions appropriées à la prévention des actes illicites telles que le sabotage ou la saisie illicite de l'avion et minimiser les conséquences de telles actions si elles devraient subvenir.
10.3..- Rapports relatifs aux actes illicites :

A la suite d'un acte illicite à bord d'un aéronef, le commandant de bord ou, en absence, l'exploitant doit soumettre sans délai un rapport sur un tel acte à l'autorité locale désignée ainsi qu'à la Direction de l'Aéronautique Civile.

10.4.- Liste de vérification de la procédure de fouille de l'aéronef :

L'exploitant doit s'assurer que tous les aéronefs transportent une liste de vérification des procédures à suivre pour ce type d'aéronef, pour la recherche d'armes, d'explosifs ou autres dispositifs dangereux cachés à bord.

10.5.- Sûreté du compartiment de l'équipage de conduite :

Sur tout aéronef exploité pour le transport de passagers, la porte du compartiment de l'équipage de conduite lorsque installée, doit être verrouillée de l'intérieur du compartiment afin de prévenir tout accès non autorisé.

~~ROYAUM~~E DU MAROC
MINISTERE DU TRANSPORT
ET DE LA MARINE
MARCHANDE

ADMINISTRATION DE L'AIR

DIRECTION
DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

ANNEXE A1 – MODELE CTE

CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

N° :

Le présent certificat atteste que l'entreprise :

a démontré que ses capacités professionnelles et son organisation satisfont à la réglementation technique pour assurer l'exploitation de ses aéronefs en :

- **transport aérien public**
- **taxi aérien**
- **travail aérien**

dans les conditions et sous les réserves figurant dans la fiche des dispositions spécifiques d'exploitation associée.

Le présent certificat a été délivré conformément à la réglementation marocaine en vigueur et aux standards OACI figurant dans l'annexe 6, 1ère partie.

Date limite de validité : ……

Fait à Rabat, Le …….

ANNEXE A2

FICHE
DES DISPOSITIONS SPECIFIQUES D'EXPLOITATION
ASSOCIEE AU CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION N° :

NOM DE L'ENTREPRISE : ……

Liste des pages de la fiche des dispositions spécifiques d'Exploitation :
1/4 du ……
2/4 du ……
3/4 du ……
4/4 du ……

APPAREILS AUTORISES

TYPES D'AERONEFS	**MARQUES D'IMMATRICULATION**

Fait à Rabat , Le …….

ANNEXE A3

CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION N° :
NOM DE L'ENTREPRISE : ……..

AUTORISATIONS SPECIFIQUES EN TRANSPORT AERIEN

	OUI	**NON**	**AVIONS CONCERNES**
CAT II			
CAT III			
MNPS			
RVSM			
B-RNAV			
ETOPS			
MARCHANDISES DANGEREUSES			

LIMITATIONS SPECIALES :
ZONES D'ACTIVITE AUTORISEES

Fait à Rabat, Le …….

ANNEXE A4
CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION N° :
NOM DE L'ENTREPRISE : ……..

AUTORISATIONS SPECIFIQUES

TAXI AERIEN

	OUI	**NON**	**AVIONS CONCERNES**
Transport ou Evacuation Sanitaire			

LIMITATIONS SPECIALES :
ZONES D'ACTIVITE AUTORISEES :

Fait à Rabat, Le …….

ANNEXE A5

CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION N°
NOM DE L'ENTREPRISE : ……..

AUTORISATIONS SPECIFIQUES

TRAVAIL AERIEN

	OUI	**NON**	**AVIONS CONCERNES**
A – Agriculture			
B – Sylviculture			
C - Industries Minières et pétrolières			
D - Conservation du poisson et du gibier			
E – Salubrité			
F - Travaux Publics - Services Publics			
G - Conservation du sol et Hydraulique fluviale			
H - Communications Publics – Publicité			
I - Topographie – Cartographie			
J – Archéologie			
K - Prises de vues aériennes			
L - Opérations d'urgence			

(Les détails concernant chacun des domaines sus-indiqués figurent sur l'annexe B ci-jointe.)

LIMITATIONS SPECIALES :
ZONES D'ACTIVITE AUTORISEES :

Fait à Rabat, Le **…….**

ANNEXE B
ACTIVITES DE TRAVAIL AERIEN

A.- Agriculture

1. Traitements aériens : destruction d'animaux et des insectes nuisibles, lutte antiacridienne, lutte contre les maladies des végétaux (épiphyties),destruction de mauvaises herbes et de brousse, application d'engrais et d'oligo-éléments, défoliation, ensemencement de nuages destiné à provoquer des précipitations.
2. Relevés aériens : topographie des terres de culture et pâturages, des types de terrains, de l'érosion des sols, de l'écoulement des eaux, des ressources et conditions botaniques, repérage des invasions d'insectes et des maladies des végétaux.
3. Observation et surveillance aériennes : inspection des récoltes et des terres agricoles.

B.- Sylviculture

1. Traitements aériens : désinfection des forêts, lutte contre les maladies des arbres, lutte contre les incendies de forêts.
2. Relevés aériens : relevé des ressources forestières.
3. Observation et surveillance aérienne : surveillance des forêts, repérage des incendies et direction des opérations de lutte contre l'incendie.

C.- Industries minières et pétrolières

Prospection des gisements minéraux et pétrolifères.

D.- Conservation du poisson et du gibier

1. Traitements aériens : repeuplement en poisson et autres animaux.
2. Observation et surveillance aérienne : repérage et surveillance du poisson et du gibier.

E.- Salubrité

Lutte contre certains insectes agents de transmission de maladies contagieuses (moustiques).

F.- Travaux Publics - Services Publics

1. Relevés aériens : levés pour l'urbanisation et la construction de route et de chemin de fer. levés en vue de l'installation de lignes de force ou de lignes téléphoniques.
2. Observation et surveillance : surveillance des lignes de forces et des lignes de télécommunications.
3. Travail et construction : Mise en place de poteaux, pylônes, fils et câbles de télécommunications et de transport de force.

G.- Conservation du sol et Hydraulique fluviale

1. Relevés aériens : relevé des ressources hydrauliques et des types de terrains, relevés de l'érosion des sols et de l'écoulement des eaux.
2. Observation et surveillance aérienne : Observation et prévention des inondations.

H.- Communications Publiques-Publicité

Annonce par haut-parleurs, lâchers des prospectus, remorquage et tractage de banderoles, tracés fumigènes.

I.- Topographie – cartographie

Levés topographiques, études hydrologiques.

J.- Archéologie

Relevés de vestiges archéologiques.

K.- Prises de vues aériennes

Photographie - Cinéma - Télévision.

L.- Opérations d'urgence

Recherches et sauvetage, ambulance et secours médicaux, largage de personnel et d'approvisionnement, lutte contre les incendies urbains.

ANNEXE C
LES GARANTIES FINANCIERES

1 – Notification préambule du programme d'exploitation et de tout changement de capacité ou de volume d'activités, de projet de fusion ou de rachat

Toute entreprise de transport public soumet préalablement son programme d'exploitation à la . Direction de l'Aéronautique Civile. De même elle doit soumettre au préalable les changement devant intervenir dans le type ou le
Nombre d'avions exploités et toute modification significative du programme, du volume ou de la répartition de ses activités. Elle notifie aussi préalablement tout projet de fusion ou de rachat auquel elle serait, ainsi que pour un exercice donné, tout changement dans la détention de toute participation représentant séparément ou conjointement 30% ou plus du capital de l'entreprise de transport ou de la société mère ou des sociétés qui la contrôlent en dernier ressort.

2 - Plan d'entreprise révisé

Si la Direction de l'Aéronautique Civile estime que les changement notifiés conformément au point 1 ci-dessus 20 ont des incidences importantes sur la situation financière de l'entreprise de transport public, elle demande qu'un plan d'entreprise révisé lui soit présenté, dans lequel figurent les changements annoncés et qui couvre au moins une période de douze mois à compter de la date de sa mise en œuvre , ainsi que toutes les informations utiles, y compris les données visées à la partie B du point 5 , pour pouvoir apprécier si l'entreprise de transport public est à même de pouvoir faire face à ses obligations actuelles et potentielles au cours de cette période de douze mois . La Direction de l'Aéronautique Civile prend une décision sur le plan d'entreprise révisé dans un délai de trois mois à compter de sa présentation.

3 **- Evaluation des résultats financiers**

La Direction de l'Aéronautique Civile peut à tout moment, et en tous cas lorsqu'il apparaît clairement que l'entreprise de transport public, auquel elle a délivré une autorisation d'exploitation a des problèmes financiers, procéder à une évaluation de ses résultats financiers et elle peut suspendre ou retirer l'autorisation d'exploitation si elle n'a plus la certitude que l'entreprise de transport public est à même de faire à ses obligations actuelles ou potentielles pendant une période de douze mois . La Direction de l'Aéronautique Civile peut aussi délivrer une autorisation d'exploitation temporaire pendant la restructuration financière de l'entreprise de transport public, à condition que la sécurité ne soit pas mise en péril.

4 - Remise des comptes certifiés

Dans les six mois qui suivent la clôture ce chaque exercice financier, les entreprises de transport public doivent fournir à la Direction de l'Aéronautique Civile les comptes certifiés se rapportant à l'exercice précédent. A tout moment, à la demande de la Direction de l'Aéronautique Civile, les entreprises de transport public doivent fournir les informations nécessaires aux fins du point 3 et en particulier les données visées à la partie C du point 5.

5 - Informations relatives à la capacité financière des entreprises de transport public

A . Informations relatives à la capacité financière à fournir par une entreprise qui demande une autorisation d'exploitation pour la première fois.

1. Le compte de résultas prévisionnel pour les deux années suivantes ainsi que l'état des garanties fournies ou devant l'être.
2. La base sur laquelle sont établies les dépenses et recettes prévisionnelles pour des postes tels. que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissement, fluctuations des taux de change redevances aéroportuaires, assurances, etc., les prévisions de trafic et de recettes.

3. Le détail des frais de démarrage pour la période allant de la date d'obtention de l'autorisation au commencement de l'exploitation, et les modalités de financement de ces frais.
4. Le détail des sources de financement ainsi que la marge brute d'autofinancement prévisionnelle et les plans de trésorerie pour les deux premières années d'exploitation.
5. La liste détaillée des dirigeants et des actionnaires, avec leurs nationalités et le type d'actions détenues, les statuts et pactes intervenus entre actionnaires actuels ou pressentis. Si l'entreprise fait partie d'un groupe d'entreprise, des informations doivent être fournies sur ses relations avec celui-ci.
6. Le détail du financement des acquisitions d'aéronefs en pleine propriété. Pour les aéronefs en contrat de location et quelle qu'en soit la nature (crédit- bail par exemple), fournir une copie de contrat.

B. Informations à fournir concernant la capacité financière du titulaire de l'autorisation d'exploitation qui envisage un changement de ses structures ou de ses activités.

1. Si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents et les comptes certifiés pour l'exercice financier précédent.
2. Le détail précis de tous les changements envisagés, tels que par exemple projet de rachat ou de fusion, modification des dirigeant, changements d'actionnaires,etc
3. Le bilan et le compte de résultats prévisionnels pour l'exercice en cours et les vingt-quatre mois à venir tenant compte de tous les changements de structures ou d'activités envisagées qui peuvent entraîner des incidences financières significatives.
4. Les dépenses et recettes des deux dernières années ainsi que les prévisions futures pour des postes tels que le carburant, les tarifs, les salaires ; l'entretien les amortissements, les fluctuations de change, les redevances aéroportuaires, les assurances, les prévisions de trafic et de recettes, etc.
5. La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour les deux suivantes compte tenu de tous les changements de structures et d'activités envisagées pouvant avoir des incidences financières significatives.
6. Le détail du financement des acquisitions d'aéronefs et, en cas de contrat de location, les modalités et conditions du ou des contrat(s).

C. Informations à fournir concernant la capacité financière pour l'évaluation permanente du titulaire de l'autorisation d'exploitation.

1. Les comptes certifiés au plus tard six mois après la fin de la période sur laquelle ils portent et, si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents.
2. le bilan et le compte de Résultats Prévisionnels pour les deux années à venir.
3. Les dépenses et recettes pour les deux dernières années et pour les deux années à venir pour des postes tels que le prix du carburant, le coût des salaires, de l'entretien, des amortissements, des fluctuations de change, des redevances aéroportuaires, des assurances, les prévisions de trafic et de recettes, etc.
4. La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour les deux années à venir.

ANNEXE D
relative à l'approbation du système d'entretien
d'un exploitant de services aériens

1.- L'objet de la présente annexe est de rappeler les obligations de l'exploitant en matière d'entretien de ses propres aéronefs et de préciser les conditions d'approbation de son système d'entretien.

2.- Obligations de l'exploitant en matière d'entretien :

2.1.- Erreur ! Nom de fichier incorrect.2.6.2.- Lorsque l'exploitant est agréé en tant qu'organisme de maintenance des aéronefs, le système de contrôle de maintenance ou système qualité mis en place peut être associé à celui exigé par l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1027-00 du 16 Joumada II 1422 (5 septembre 2001) relatif aux conditions d'agrément et de surveillance continue des organismes de maintenance d'aéronefs.

3.- Approbation du système d'entretien de l'exploitant:

3.1.- Pour l'approbation de son système d'entretien, tout exploitant doit soumettre au Directeur de l'Aéronautique Civile une demande accompagnée des documents suivants :

i. trois exemplaires du manuel de maintenance de l'exploitant (MME) prévu au paragraphe 4 ci-dessous;
ii. le(s) manuel(s) d'entretien;
iii. le compte rendu de matériel (C.R.M.);
iv. les copies des contrats d'entretien conclus entre l'exploitant et tout organisme de maintenance agréé. Les sous-traitants étrangers doivent être agréés conformément à un règlement équivalent à l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1027-00 du 16 Joumada II 1422 (5 septembre 2001) relatif aux conditions d'agrément et de surveillance continue des organismes de maintenance d'aéronefs.

3.2.- Le postulant doit informer la Direction de l'Aéronautique Civile sur les lieux d'entretien en base et d'entretien planifié en ligne et donner des détails sur tout entretien sous-traité.

3.3.- L'approbation du système d'entretien de l'exploitant est intégrée dans les dispositions spécifiques d'exploitation associées au Certificat Technique d'Exploitation (CTE), ou signifiée par une attestation contenant les informations suivantes :

i. le numéro de certificat technique d'exploitation (CTE);
ii. le nom de l'exploitant;
iii. les types d'aéronefs pour lesquels le système d'entretien a été accepté;
iv. la référence des manuels d'entretien de l'exploitant approuvés, relatifs au paragraphe iii.- ci-dessus;
v. la référence du manuel de maintenance de l'exploitant (MME) approuvé;

et toutes limitations imposées par le Directeur de l'Aéronautique Civile lors de la délivrance du CTE ou suite à sa modification.

3.4.- L'approbation du système de l'entretien de l'exploitant reste valide tant que :

- les conditions qui ont conduit à sa délivrance restent maintenues;

- l'exploitant se conforme aux exigences relatives au maintien de la validité du C.T.E. et aux dispositions spécifiques d'exploitation en matière d'entretien de ses aéronefs;

4.- Manuel de Maintenance de l'Exploitant (MME) :

4.1.- L'exploitant est tenu de mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation concerné, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de maintenance de l'exploitant (MME) approuvé par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

Ce manuel, appelé aussi « manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant », peut être publié en parties distinctes. Il contient les renseignements suivants :

a) une description des procédures de maintenance et des procédures relatives à l'établissement et à la signature des approbations pour remise en service.
b) les noms et fonctions de la ou des personnes désignées pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de maintenance de l'exploitant (MME);
c) un renvoi au(x) manuel(s) d'entretien;
d) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les états de travaux de maintenance de l'exploitant;

e) une description des procédures à utiliser pour suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation et communiquer des données à ce sujet .
f) une description des procédures à suivre pour assurer la transmission à la DAC et à l'autorité primaire de certification de l'aéronef des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défectuosités et autres cas qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef;
g) une description des procédures à suivre, concernant l'évaluation des renseignements et des recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'autorité primaire de certification de l'aéronef et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires;
h) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;
i) une description des arrangements administratifs d'interface entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé;
j) les dispositions obligatoires dont le Directeur de l'Aéronautique Civile exigera l'insertion.

4.2.- L'exploitant doit veiller à ce que le manuel de maintenance soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour.

4.3.- Des exemplaires de toutes les modifications apportées au manuel de maintenance de l'exploitant doivent être communiqués, après leur approbation par le Directeur de l'Aéronautique Civile, sans délai, à tous les organismes et à toutes les personnes auxquelles le manuel a été distribué.

4.4.- Lorsque l'exploitant détient un agrément pour la maintenance de ses propres aéronefs, le MME et le Manuel d'Organisme de Maintenance peuvent être combinés dans un seul manuel structuré comme suit :

- Partie 0 : Organisation générale
- 1ère Partie : Organisation de l'entretien
- 2ème Partie : Procédures d'entretien
- 3ème Partie : Procédures du système de contrôle de maintenance ou du système qualité
- 4ème Partie : Exploitants sous contrat
- 5ème Partie : Appendices (exemples et documents)
- 6ème Partie : Procédures de maintenance de l'exploitant

Dans le cas où les deux manuels sont présentés séparément le MME. peut être structuré comme suit :

- Partie 0 : Organisation Générale
- 1ère Partie : Procédures de maintenance de l'exploitant
- 2ème Partie : Système de contrôle de maintenance ou système qualité
- 3ème Partie : Entretien sous-traité

5.- Enregistrement des Travaux de Maintenance :

5.1.- L'exploitant doit s'assurer que le Compte Rendu de Matériel (C.R.M.) de l'aéronef est conservé pendant 24 mois après la date de la dernière inscription. (des éléments indicatifs relatifs aux C.R.M. sont spécifiés au paragraphe 6 ci-dessous).

5.2.- L'exploitant doit établir un système pour conserver, les enregistrements suivants, pour les périodes spécifiées :

a) Tous les rapports d'entretien détaillés relatifs à l'aéronef ou à tout élément de l'aéronef qui est installé:
   - 24 mois après la date de signature de l'approbation pour remise en service de l'aéronef ou l'élément de l'aéronef;

b) le temps total et les cycles de vol écoulés, selon le cas de l'aéronef et de tous les éléments de l'aéronef à vie limitée :
   - 12 mois après que l'aéronef a été définitivement retiré du service;

c) le temps de vol et les cycles écoulés, selon le cas, depuis la dernière révision générale de l'aéronef ou de tout élément d'aéronef sujet à révision générale :
   - jusqu'à ce que la dernière révision générale de l'élément d'aéronef ait été remplacée par un travail de même nature en portée et en détails;

d) l'état courant d'inspection de l'aéronef tel que la conformité avec le manuel d'entretien approuvé de l'exploitant puisse être établie :
   - jusqu'à ce que l'inspection de l'aéronef ou de l'élément de l'aéronef ait été remplacée par un travail de même nature en portée et en détails;

e) l'état courant des consignes de navigabilité applicables à l'aéronef et aux composants de l'aéronef :
   - 12 mois après que l'aéronef a été définitivement retiré du service;

f) les détails des modifications et réparations effectuées sur l'aéronef, le(s) moteur(s), le(s) hélice(s), et tout élément vital pour la sécurité en vol :
   - 12 mois après que l'aéronef a été définitivement retiré du service;

5.3.- L'exploitant doit s'assurer que lorsque l'aéronef est transféré définitivement d'un exploitant à un autre, les enregistrements spécifiés aux sous paragraphes 5.1. et 5.2. sont également transférés et les périodes stipulées continuent à s'appliquer.

6.- Compte rendu de matériel de l'exploitant (C.R.M.) :

6.1.- L'exploitant doit utiliser un compte rendu de matériel (C.R.M.) contenant les informations suivantes pour chaque aéronef:

i. les données relatives à chaque vol afin de garantir la continuité de la sécurité des vols;
ii. l'attestation d'entretien en cours de validité, indiquant l'état d'entretien de l'aéronef quant aux travaux programmés et aux travaux différés qui sont dus; Cette attestation peut être conservée ailleurs sur accord de la Direction de l'Aéronautique Civile;
iii. les approbations pour remise en service prononcées suite aux travaux de maintenance relatives aux anomalies constatées précédemment ;
iv. la liste de tous les défauts marquants reportés qui affectent l'exploitation de l'aéronef;
v. et toutes recommandations nécessaires concernant les accords d'assistance à l'entretien.

6.2.- Le C.R.M. et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par la Direction de l'Aéronautique Civile.

7.- Visite prévol :

La visite prévol doit couvrir toutes les opérations nécessaires pour garantir que l'aéronef est en mesure d'accomplir le vol considéré. Elle doit comprendre, sans s'y limiter nécessairement :

- une inspection, type tour de l'aéronef et de ses équipements de sécurité, incluant en particulier des signes évidents d'usure, de dommages ou de fuites. En outre la présence de tous les équipements de sécurité exigés doit être établie;
- un contrôle du C.R.M., afin de s'assurer que le vol considéré n'est pas affecté par des défauts non corrigés reportés, et qu'aucune opération d'entretien requise figurant dans l'attestation d'entretien n'est dépassée ni ne le sera pendant le vol considéré;
- la conformité des liquides, gaz, etc… consommables embarqués avant le vol, aux spécifications appropriées, exempts de toute contamination, et correctement enregistrés;
- la vérification de la fermeture correcte de toutes les portes;
- l'enlèvement de tous les verrouillages de surface de contrôle et de train, des caches des sondes anémo-barométriques, des dispositifs de retenue, et des obturateurs d'entrée d'air moteurs;
- l'assurance que toutes les surfaces de l'aéronef et que les moteurs sont exempts de glace, neige, sable, etc…

Un exploitant doit publier les consignes au personnel d'entretien et de vol, qui définissent les responsabilités afférentes à ces actions et, lorsque les tâches sont assumées par des sous-traitants, comment leur réalisation est soumise aux exigences du système prévu au paragraphe 2.6.-.

ANNEXE E
AFFRETEMENT ET LOCATION DES AERONEFS

Objet : L'objet de la présente annexe est de préciser les conditions d'affrètement et de location des aéronefs par les exploitants de services aériens titulaires d'un Certificat Technique d'Exploitation.

I.- AFFRETEMENT

I.1.- Définition : L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage.

Il convient de distinguer les affrètements ponctuels (vol isolé ou série de vols affrétés s'étendant sur une période inférieure à 5 jours), des affrètements de courte durée (série de vols affrétés s'étendant sur une période inférieure à trois mois) et de longue durée (plus de trois mois).

I.2.- Un exploitant ne doit pas affréter un aéronef sans l'approbation préalable de la Direction de l'Aéronautique Civile (DAC).
I.3.- L'affréteur doit :

- s'assurer, en ce qui concerne les aéronefs affrétés, que :

  (a) Les normes de sécurité du fréteur relatives à l'entretien et à l'exploitation sont au moins équivalentes aux règlements marocains en vigueur ;
  (b) Le fréteur est un exploitant détenteur d'une autorisation d'exploitation et d'un certificat technique d'exploitation ou documents équivalents ;
  (c) L'aéronef possède un certificat de navigabilité standard délivré conformément à l'Annexe 8 à la convention de Chicago ;
  (d) Toute exigence rendue applicable par la DAC est respectée.

- au préalable, avoir décrit dans ses manuels d'exploitation (MANEX) et de maintenance de l'exploitant (MME), l'organisation et les moyens qu'il met en œuvre pour sélectionner, encadrer et contrôler les exploitants affrétés ;

- justifier de ses moyens propres utilisés pour assurer l'encadrement technique de l'opération d'affrètement et désigner un responsable chargé de s'assurer que le fréteur respecte les normes exigées ;

- élaborer et mettre à la disposition de son personnel concerné par les opérations d'affrètement, les procédures et les consignes à suivre pour se conformer aux dispositions de la présente annexe ;

- exiger du fréteur une copie du dossier de chaque vol affrété, et assurer l'archivage de ces dossiers de vols conformément aux règlements en vigueur ;

- faire appliquer par le fréteur des mesures conformes au programme national de sûreté.

I.4.- Les vols affrétés doivent être effectués :

- conformément à la réglementation applicable, dans le pays du fréteur, sous le contrôle de son autorité et avec des avions immatriculés dans le pays du fréteur (sauf accord explicite entre autorités du pays du fréteur et du pays d'immatriculation) ;

- avec des équipages de conduite détenant des licences et qualifications délivrés dans le pays du fréteur ;

- de façon qu'il n'existe pas de problème de langue entre équipages de conduite, de cabine, et passagers notamment lors de l'exécution des procédures de secours.

I.5.-Liste approuvée :
Chaque exploitant marocain peut soumettre à l'approbation du Directeur de l'Aéronautique Civile une liste d'exploitants fréteurs marocains ou étrangers.
Il doit au préalable procéder à un audit complet portant sur les aéronefs, l'entretien et l'exploitation de chaque fréteur. Cet audit, qui rentre dans le cadre du suivi et supervision des sous-traitants, a pour but de démontrer que les moyens et procédures mis en oeuvre par le fréteur audité garantissent un niveau de sécurité équivalent au moins à celui prévu par les annexes à la convention de Chicago.

Le résultat de cet audit doit être transmis à la DAC au moins un mois avant le début d'exploitation envisagé afin que dans l'hypothèse où des informations complémentaires sont nécessaires, celles ci puissent être apportées. Le compte rendu doit être conforme à la trame jointe en sous-annexe E1.

Les audits que peuvent effectuer les affréteurs ne sont pas directement transférables d'un affréteur marocain à un autre. En effet, l'audit réalisé par un affréteur auprès d'un fréteur porte rarement sur la totalité de l'exploitation du fréteur mais plus précisément sur les éléments relatifs à l'affrètement prévu (type d'aéronef, équipement, routes, équipages, etc).

Des accords entre exploitants marocains peuvent néanmoins limiter les duplications de charge de travail.

Sauf informations particulières, les conclusions résultant d'un audit seront valables 2 ans. Au delà, un audit de suivi pourra être exigé.
A tout moment, au vu des informations dont il dispose, le Directeur de l'Aéronautique Civile peut radier un exploitant étranger et/ou un type d'aéronef de la liste.

Lorsqu'un exploitant a fait approuver préalablement une telle liste, il peut procéder à des affrètements, ponctuels ou de courte durée, d'exploitants y figurant, sans approbation expresse au cas par cas; chaque opération d'affrètement doit cependant être notifiée préalablement à la DAC (Cf. paragraphe I.9.- ci dessous).

I.6.- Dans le cas des affrètements de longue durée, une demande d'approbation est obligatoire. Le dossier de demande doit être transmis à la DAC au moins un mois avant le début d'exploitation envisagé. Il doit comporter en plus des informations spécifiées aux paragraphes I.8.1.- et I.9.- ci dessous, une description précise de l'affrètement envisagé et les justifications appropriées compte tenu de sa durée. Les services compétents de la DAC peuvent, s'ils le jugent nécessaire, convoquer une réunion pour l'instruction du dossier.
I.7.- Dans tous les cas, l'exploitant qui affrète demeure soumis à la réglementation Marocaine en vigueur ainsi qu'au contrôle technique en matière de sécurité prévu par l'article 125 du décret n° 2-61-161 du 10 juillet 62. Ce contrôle est exercé sur tous les moyens qu'il met en œuvre directement ou par affrètement. Dans ce but,

l'affréteur marocain doit, dans ses relations avec le fréteur, prendre les dispositions appropriées et si besoin est, par voie contractuelle, pour qu'il n'y ait pas d'obstacle aux droits de visite et contrôle effectués par les inspecteurs DAC.
Il est précisé que, pour le fréteur, ses préposés et son autorité nationale de surveillance, les inspecteurs DAC peuvent être considérés comme des observateurs, sans droit de sanction particulier à leur égard. Toute observation éventuelle de la part des inspecteurs DAC ne sera faite qu'à l'affréteur marocain et à l'autorité du pays du fréteur. Ceci exclut, en particulier, tout commentaire direct ou indirect au fréteur ou à son équipage.
Lorsqu'il le juge utile, le Directeur de l'Aéronautique Civile peut établir avec l'autorité de surveillance du fréteur étranger, un arrangement bilatéral relatif au contrôle technique conformément à l'article 83 bis de la convention de Chicago.

I.8.- Instruction du dossier :

I.8.1.- Demande d'intégration d'un exploitant dans la liste approuvée :
Le dossier de demande d'intégration d'un exploitant dans la liste de fréteurs approuvés, doit comporter

- les copies de l'autorisation d'exploitation et du certificat technique d'exploitation, ou documents équivalents, détenus par le fréteur, y compris les dispositions spécifiques d'exploitation précisant les autorisations opérationnelles et la liste de flotte ;
- le type d'activité de l'exploitant (activité régulière ou de vol à la demande, transport de passagers ou de fret) ;
- l'adéquation des moyens affrétés à l'activité de l'exploitant qui affrète ;
- la nationalité du fréteur dans le cas où il s'agit d'un exploitant étranger;
- le nombre de passagers-kilomètres transportés par an sur les liaisons internationales ;
- le compte rendu d'audit effectué par l'affréteur et portant sur les conditions d'exploitation et d'entretien de l'exploitant fréteur.

I.8.2.- Opérations d'affrètement d'exploitants ne figurant pas dans la liste approuvée :
Dans le cas où un exploitant est face à un besoin immédiat, urgent et inattendu, d'un aéronef de remplacement pour effectuer un vol isolé, et aucun des fréteurs figurant dans la liste approuvée n'est disponible pour assurer cet affrètement, on peut considérer que l'approbation exigée par le paragraphe I.2. est accordée, à condition que :

- le nouveau fréteur soit un exploitant détenteur d'un CTE ou document équivalent, délivré par un Etat signataire de la Convention de Chicago ;
- une visite satisfaisante de l'aéronef affrété soit effectuée par le personnel de l'affréteur habilité à cet effet. Cette visite doit couvrir toutes les opérations nécessaires pour garantir que l'aéronef est en mesure d'accomplir le vol considéré au même niveau de sécurité connu de l'affréteur;
- l'opération d'affrètement soit signalée immédiatement à la DAC (Cf. paragraphe I.9.- ci dessous).

Le dossier d'intégration de ce nouveau fréteur dans la liste approuvée doit être transmis à la DAC dans un délai ne dépassant pas 15 jours après la date d'opération d'affrètement.

I.9.- Le dossier de notification à l'occasion de chaque affrètement, ponctuel ou de courte durée, d'exploitants figurant dans la liste approuvée doit comporter :

- le programme ou série de vols objet de l'affrètement ;
- copies des documents relatifs aux aéronefs affrétés (certificat de navigabilité CDN et certificat d'immatriculation CI, ...etc) ;
- copie de l'attestation de souscription des polices d'assurance couvrant la responsabilité du fréteur en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers.

I.10.- Dispositions administratives et de facilitation :

I.10.1.- L'affréteur doit

- porter à la connaissance du commandant d'aérodrome sur les aérodromes marocains concernés, tous détails utiles (notamment, le nom de la compagnie affrétée, le type d'appareil, la composition de l'équipage) pour faciliter les mesures relatives à la sûreté et aux contrôles de police.
- le cas échéant, obtenir des services des Douanes les autorisations d'importation requises.

- informer les passagers de chaque vol affrété, au plus tard au moment de l'enregistrement, que le vol est effectué avec un aéronef et un équipage d'un exploitant affrété. Le nom de celui-ci (marocain ou étranger) doit être précisé.

I.10.2.- Un état trimestriel de tous les affrètements réalisés doit être adressé à la DAC par l'exploitant qui affrète.

II.- LOCATION COQUE NUE :

II.1.- Définition : La location est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un exploitant preneur un aéronef sans équipage.

II.2.- Lorsqu'un exploitant titulaire d'un Certificat Technique d'Exploitation (CTE) souhaite exploiter un aéronef loué, il doit soumettre à la Direction de l'Aéronautique Civile (DAC), une demande contenant les renseignements et les documents suivants :

a. copie du certificat d'immatriculation de cet aéronef;
b. copie du certificat de navigabilité précisant la mention d'emploi correspondante à l'exploitation envisagée;
c. une attestation de conformité avec les règlements de navigabilité de l'État d'immatriculation;
d. nom et adresse du propriétaire de l'aéronef;
e. copie de l'accord de location;
f. durée de location;
g. description de l'exploitation envisagée;
h. nom de la personne chargée du contrôle d'exploitation de l'aéronef aux termes de l'accord de location;

II.3.- Lorsque l'aéronef appartient à des personnes physiques ou morales, et sous réserve de l'accord de la DAC, la responsabilité matérielle ou juridique de l'aéronef et le contrôle de l'exploitation incomberont à l'exploitant titulaire du CTE qui doit :

a. au préalable, avoir décrit dans ses manuels d'exploitation (MANEX) et de maintenance de l'exploitant (MME) l'organisation et les moyens qu'il met en œuvre pour assurer l'exploitation et l'entretien de ses aéronefs ;
b. souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité en cas d'accident, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers conformément à la réglementation en vigueur;
c. s'assurer que toute différence avec les exigences relatives à l'aménagement et à l'équipement de l'aéronef sont notifiés, et acceptées par la Direction de l'Aéronautique Civile;

II.4.- Dans tous les cas, l'exploitant (preneur) doit démontrer que:

a. les pilotes, les mécaniciens navigants, les navigateurs et les membres d'équipage de cabine sont titulaires de licences et qualifications émises ou validées par l'État d'immatriculation et en état de validité;
b. l'aéronef sera entretenu conformément au programme d'entretien approuvé et aux prescriptions de navigabilité de l'État d'immatriculation;
c. l'aéronef sera exploité conformément aux règlements en vigueur, aux termes du Certificat Technique d'Exploitation, aux dispositions spécifiques d'exploitation, et aux manuels d'exploitation et d'entretien de l'exploitant.

II.5.- Lorsque la durée de location est supérieure à trente jours, l'aéronef doit être intégré dans la liste de flotte de l'exploitant (preneur); et si le donneur est marocain, le contrat de location doit être inscrit sur le registre d'immatriculation.

II.6.- Si l'exploitant (preneur) n'a pas d'expérience dans l'exploitation du type d'aéronef loué le dossier de demande doit contenir tous les documents exigés pour l'intégration de ce nouveau type d'aéronef à sa liste de flotte. La demande est traitée conformément au processus de modification du CTE.

APPENDIX 4: DECISION RELATIVE TO THE AUTHORIZATION AND EXPLOITATION OF AIR SERVICES FOR NON- SCHEDULED PUBLIC TRANSPORTATION OF PASSENGERS FOR TOURIST PURPOSES (CHARTER FLIGHTS)

KINGDOM OF MOROCCO **Rabat, February 10, 2004**

MINISTRY OF EQUIPMENT AND TRANSPORTATION

DIRECTION OF CIVIL AERONAUTICS

N°…203/DAC/DTA

The purpose of the present Decision is the setting of procedures processes and requirement that have to be met by air carriers for obtaining authorization of operating air services for non-scheduled public transportation of passengers for tourist purposes called charters flights, on departure from Morocco and their conditions of operation.

Article 1: Procedure for obtaining the authorization

Demands for charter flights authorization have to be addressed by air carrier to the Direction of Civil Aeronautics.

The following documents have to be attached:

- Copy of the exploitation license (Air Operator Certificate, AOC) granted to the air transporter by the concerned authority of his country. It have to indicate the aircraft categories and registration certificate in addition of including any other document that the Direction of Civil Aeronautics shall judge necessary to assure that the proposed exploitation will be operated under the best conditions of security ;

- Copy of insurance policies;

- Copy of the chartering contract between the air transporter and the travel promoter (Tour Operator) ;

- Air carrier commitment for repatriating passengers to which he will assure the transport.

Demands of authorization must arrive to the D.A.C as following:

- for mini-series (series of less than 10 flights during a period of two civil months) : 15 business days before the expected date for the execution of the first flight;

- for the other series (more than ten flights during a period of two civil months) : 30 business days before the expected date for the execution of the first flight;

- for a punctual flights : 72 hours at least before the execution of the flight,

Except for particular cases duly justified, any application submitted without conformity of the provision of the actual circular will not be accepted.

DAC will response to these demands within the following deadlines:

- for mini-series : 7 days,

- for other series : 15 days,

- for punctual flights : 24 hours.

Article 2: Conditions of exploitation

The air transporter must respect the following conditions:

2.1 Charter flights organized by tour operators are reserved to tourist clientele;

2.2 Passengers using charter flights must hold a two-ways ticket;

2.3 Every travel must consist in a two-ways trip with the same carrier. Though, the return flight can be performed by another carrier on behalf a demand from the one that has been allowed to operate the charter flight;

2.4 Around the hub of Casablanca (airports of Casablanca-Mohamed V and Rabat-Sale), the rate of seat only assorted with services relative to accommodation - at least for two nights in a ranked hotel -the maximum admitted is 30%. However, during months of peak season (June, July and August), the maximum percentage admitted around the hub of Casablanca is 40%;

2.5 Any modification of a previously authorized flights program has to get the prior agreement of the DAC;

2.6 It is forbidden for any air company performing charter flights to operate, with a schedule and a frequency that can carry prejudice to the scheduled flights; between points served by a company providing scheduled services during stated days.

Article 3: Miscellaneous

3.1 The authorized air transporter can carry cargo on the return flights subsequent to a notification sent to the DAC and to the concerned airport.

3.2 The air transporter can operate with double touch* in Morocco;

3.3 The exploitation authorization describes the conditions of flight execution as well as the list of airports to be served.

* Any international flight operated on a route involving two airports in Morocco

Article 4: Information and Control

For the needs of the article 2 stipulations (4th alinea), the authorized charter air carrier is responsible for monthly providing the Direction of the Civil Aeronautics (D.A.C), the information relative to operated flights in accordance with the table attached to this circular in appendix A.

Information indicated above must be provided to D.A.C, latest 10 days after the end of each operating month.

The D.A.C have the right to execute any necessary control in order to verify provided information authenticity in accordance with the control procedure described in appendix A of this circular

Infractions of seat only rates limitation noted by D.A.C are liable of warnings addressed to concerned companies. When a company register more than two warnings during the same IATA season, the D.A.C might, with full rights, suspend the authorization of flights for the ongoing IATA season or refuse to grant the charter flights authorization to the company during the following IATA season.

Any infringement regarding the compliance to the Moroccan regulation in force and provisions of the current circular are liable of foreseen sanctions against the air carriers with notably the suspension or the withdrawal of the flight authorization.

Article 5: Application Date

The present circular takes effect counting from the date of its signature. It cancels and replaces the circular n°.. 855 DAC/DTAS of the 22 May 2002 relative to the exploitation of non- scheduled air services for public transportation of passengers for tourist purposes as it has been modified and completed by the letter circular n° 1920 DAC/DTAS of November 11, 2003.

Rabat, February 10, 2004

Minister of Equipment and Transport

Signed: Karim GHELLAB

APPENDIX A: Description of information to be provided to the DAC by air carriers operating charter flights and the control procedure.

I. Information to be provided to the DAC:

The Information in the following table must be monthly provided to the DAC latest 10 days after the month's end.

It must be presented for flights serving Casablanca and Rabat airports during the concerned month.

SERVED AIRPORT :						
DATE	FLIGHT N°	DEPARTURE AIRPORTS	OFFERED CAPACITY (IN SEATS) (1)	TRANSPORTED PASSENGERS	SEAT ONLY (IN SEATS) (2)	% OF SEAT ONLY = (2) / (1)
MONTH'S TOTAL						

Control Procedure :

1. DAC asks air carrier to provide for a specific flight the list of passengers classified by seat (seat only or not). This list must be provided by the carrier latest 15 days counting from the date of demand receipt;

2. DAC may thereafter ask air carrier to provide proofs of accommodation or tourist circuit organization. These justification pieces must reach the DAC at the latest 15 days counting from the date of demand receipt;

3. DAC will proceed to the verification of the justification pieces provided by air carriers;

4. If the demanded passengers list or justification pieces are not provided in delay mentioned above, or if the verification, provision of point 3, proves that these pieces are not supported, the air carrier is considered in violation of article 2 arrangements of the present circular

APPENDIX 5: CIRCULAR RELATIVE TO SLOTS ASSIGNMENT IN INTERNATIONAL AIRPORTS

KINGDOM OF MOROCCO

MINISTRY OF EQUIPMENT AND TRANSPORTATION

DIRECTION OF CIVIL AERONAUTICS

Rabat, February 10, 2004

N°204/DAC/DTA

ARTICLE 1 - Subject

The purpose of the present circular is to define procedures of slots assignment in international airports.

ARTICLE 2 - Definitions

Within the present circular we mean by:

«slots»: the forecasted time either of available arrival or departure assigned to a movement of aircraft within a precise date;

«newcomer» : air carrier asking for slots assignment in an airport for any day, having less than four slots or having get less in this airport the concerned day;

«slots scheduling period»: either summer or winter season as established in air carrier timetables;

«co-ordinated airport»: airport where the co-ordination committee facilitates the air carrier operations performed or expected to be performed in this airport.

«entirely co-ordinated airport»: a co-ordinated airport where all landings and takeoffs, during periods under which the airport is entirely co-ordinated, are subordinated to the previous attribution of air carrier slots assignment by the co-ordination committee

ARTICLE 3 - Conditions under which co-ordination is operated

Airport co-ordination is operated under the following conditions:

- when the airport authority considers that capacity is not sufficient to fulfil either actual or foreseen movements within a certain periods ;

- when newcomers experience met serious problems for obtaining slots.

ARTICLE 4 - Entirely coordinated Airport

The Civil Aeronautics Director decides that an airport is entirely co-ordinated when after consulting co-ordination committee it appears that there is no possibility of solving, at short or middle term, slots problems.

Qualification of an airport as entirely coordinated stops when the sufficient capacity that fulfils either actual or foreseen flights movements is reached.

The present article arrangements are not applicable, on one hand, in case of emergency related to flights and people security reasons and, on the other hand, for humanitarian and sanitary missions' takeoffs and landings.

ARTICLE 5 - Designation of the coordinator

Civil Aeronautics Direction is designated as the coordinator of international airports of the Kingdom.

ARTICLE 6 - The coordinator assignments

- The coordinator is responsible for supervising slots utilization;

- He convenes the coordination committee to give opinions on :

a/ problems met by newcomers ;

b/ complaints relating to slots assignments.

- The coordinator participates to air carriers international conferences for movements planning.

- He take care of insuring that the coordination committee accomplishes in a very independent way, the duties provision of the current circular.

ARTICLE 7 - The coordination committee

A committee of slots coordination is created at the ONDA level or at every coordinated airport level

The same coordination committee can be designated for one or several airports.

ARTICLE 8 - Coordination committee composition

The committee is composed of:

- a representative of the airport authority (ONDA) : president,

- a representative of the air transporters committee : member,

- a representative of each handling operator : members,
- a representative of the DAC: member.

The committee can resort to any person's services judged useful for his experience or knowledge in this field.

ARTICLE 9 - coordination committee's Assignments

The committee of coordination:

1 - studies and approves the submitted slots requests;

2 - establishes slots program to be presented to the coordinator, for information,

3 - informs coordinator on possibilities of increasing capacity within an airport;

4 - recommends to the coordinator surveillance methods of slots utilization,

5 - communicates, on demand and within reasonable time limits, to all interested parties information concerning :

a / historical slots, classified by air companies and in a chronological order, to all air carriers,

b / assigned slots, the unsatisfied slots demands, and demands in suspense, classified by carrier and chronological order, to all air carriers,

c / slots still available.

The coordination committee president may participate to air carriers international conferences for movements planning.

The committee acts in accordance with the provision of the actual circular, in an impartial, non discriminatory and transparent way.

ARTICLE 10 - Airport Capacity

The airport capacity is determined by the coordination committee twice a year according to the analysis of air-traffic reception possibilities and considering the different traffic types within the involved airport.

ARTICLE 11 - The coordination committee operation mode

The committee meet at least twice a year on behalf a request from the coordinator or the committee president;

The quorum is reached when at least half of the committee members are present;

The committee decisions are taken with the consensus of the majority members, in case of an equality vote, the president voice is preponderant;

After each committee meeting, a report is established, latest during the following week, and transmitted to the coordinator;

The secretariat is assured by airport authority.

ARTICLE 12–Information

Air carriers operating or expecting to operate within an airport have to provide the coordination committee or the coordinator the information that they would be asked for.

ARTICLE 13 - Procedure of slots assignment

1 - a carrier that operate slots approved by the coordination committee can expect to use the same slots for the following period of corresponding hour schedule ;

2 - when all carriers slots formulated demands can not be satisfied, the preference is granted to commercial air services and particularly to scheduled services and non- scheduled services ;

3 - when a slot demand is not satisfied by the coordination committee, this last have to communicate to air carrier the reasons while indicating the nearest possible replacement slot ;

4 - the slots can be exchanged between air carriers having common agreement but cannot become efficient without the coordination committee's approval ;

5 – an air carrier cannot have the right to operate the same set of slot during the following season without submitting a proof to the coordination committee that indicates their use for at least 80% during the previous period assignment ;

6 - when it can not be demonstrated that the set of slots has been used until competition of 80%, all slots are poured in the pool stamped in article 14 below, except when the non utilization is fully justified.

7 - any unused slot is token out and versed in the pool, except when immobilization is justified.

ARTICLE 14 - Slots Regrouping

It is created for every airport, at the coordination committee level, a pool regrouping for every hour schedule period, the newly created slots, those that are unused or abandoned in progress or at the season's end by an air carrier and any slots that became available for other reasons.

ARTICLE 15 – Application date

The present circular takes effects since its signature date.

Rabat, February 10, 2004,

Minister of Equipment and Transport

Signed: Karim GHELLAB

APPENDIX N 6: MOROCCO'S CONCLUDED BILATERAL AIR AGREEMENTS AND THEIR MAIN CHARACTERISTICS (DECEMBER 2003)

COUNTRIES	DATE OF INITIALS	DATE OF SIGNING	DESIGNATION	CAPACITY FORM
EUROPE				
GERMANY		10/12/61	Multi	Predetermined
AUSTRIA	09/30/97	02/27/02	Multi	Bermudan
BELGIUM		01/20/58	Multi	limitation removal in 2004 (june2002)
BULGARIA		10/14/66	Mono	Predetermined
CROATIA	05/13/98	07/07/99	Multi	Predetermined
DANMARK	01/12/77	11/14/77	Mono	Bermudan
SPAIN	03/11/58	07/07/70	Multi	Predetermined
FRANCE		10/25/57	Multi	Predetermined
GR. BRITTANY		10/22/65	Multi	Bermudan
GREECE	10/06/98	05/10/99	Mono	Predetermined
HOLLANDOR NETHERLAND (Liberal agreement)	New agreement initialed on 20/06/01		Multi	Liberal agreement(no limitation on frequencies and capacities
HUNGARY		03/21/67	Mono	Predetermined
ITALY (libéralisé en juillet 2000)		07/08/67	Multi	Liberal agreement
LUXEMBURG		05/19/61	Multi	Predetermined
LATVIA	02/11/98	05/19/99	Multi	Predetermined
MALT	04/30/81	05/26/83	Mono	Bermudan
NORWAY		11/14/77	mono	Bermudan
POLAND		11/29/69	Multi	Predetermined
PORTUGAL		04/03/58	Multi	Predetermined
ROMANIA	07/20/71	12/06/71	Multi	Bermudan
RUSSIA		03/27/62	Mono	Predetermined
SUEDE	01/12/77	11/14/77	Mono	Bermudan
SWISS	New agreement initialed on October 31, 2002	05/05/62	Multi	Liberal agreement(no limitation on frequencies and capacities
CZECHOSLOVAKIA		05/08/61	Multi	Predetermined
TURKEYE	05/17/85	09/24/85	Multi	Predetermined
YUGOSLAVIA		02/03/64	Multi	Predetermined
AFRICA				
SOUTH AFRICA	12/01/93	02/18/94	Multi	Predetermined
ALGERIA		04/30/63	Multi	Predetermined
BURKINA FASO	03/10/95	06/29/96	Mono	Predetermined
CAMEROON	06/27/95		Mono	Predetermined
CENTRAFRIQUE (Bangui)	07/14/86	02/11/87	Multi	Predetermined
COTE IVORY	03/25/75	08/31/79	Mono	Predetermined
GABON		02/22/77	Multi	Predetermined
GAMBIA	12/13/90	05/03/94	Multi	Predetermined
GHANA		01/29/63 New agreement initialed on June 26, 2003	Multi	Predetermined
GUINEA	10/11/77	04/11/78	Multi	Predetermined
EQUAT GUINEA		09/05/80	Mono	Bermudan
LIBYA	07/22/70		Multi	Predeterministe
AFRICA (following)				
MALI		03/27/61	Multi	Predetermined
MAURITANIA		07/07/70	Multi	Predetermined

NIGER	04/23/81	11/07/82	Multi	Predetermined
NIGERIA	2/16/78 Agreement improved & initialed 06/12/85		Mono	Predetermined
SENEGAL		07/03/67	Multi	Predetermined
SIERRA LEONE	03/21/84		Mono	Predetermined
SUDAN	10/19/77	07/24/78	Multi	Bermudan
TUNISIA		07/10/58	Multi	Predetermined
ZAIRE		11/03/76	Multi	Predetermined
MIDDLE EAST				
ARABIA SAOUDITE	03/13/67	03/07/76	Multi	Predetermined
BAHRAIN	09/25/90	10/14/91	Multi	Bermudan
EGYPT		0613//99	Multi	Bermudan
E.A.U (liberal agreement)	02/14/01	06/25/01	Multi	Liberal agreement(no limitation on frequencies , capacities and aircraft categories).
IRAq		12/18/74	Multi	Bermudan
JORDAN	06/28/72	05/11/78	Multi	Bermudan
KUWAIT		12/05/75	Multi	Bermudan
LEBANON	05/15/61		Multi	Predetermined
PALESTINE	06/03/96		Mono	Predetermined
QATAR	01/19/82	03/20/87	Multi	Predetermined
OMAN SULTANATE	06/09/82	01/24/85	Mono	Bermudan
SYRIA	03/07/74 (new agreement initialed on 11/02/01)	12/13/74	Multi	New liberal agreement
YEMEN	06/07/96	05/30/01	Multi	Predetermined
ASIA				
BANGLADESH	12/20/96		Multi	Predetermined
CHINA	01/23/97	12/03/98	Multi	Predetermined
REP. COREE	12/04/97	06/01/00	Multi	Predetermined
INDIA	12/11/96		Multi	Predetermined
INDONESIA	04/19/96	03/14/97	Multi	Predetermined
IRAN	07/16/96	02/27/97	Multi	Predetermined
PAKISTAN	12/11/73	06/12/74	Mono	Bermudan
THAILAND	03/26/96	10/16/98	Multi	Predetermined
UKRAINIA	09/24/96		Multi	Predetermined
MALAISIA		11/13/01	Multi	Bermudan
AMERICA				
BRESIL	08/07/74	04/30/75	multi	Bermudan
CANADA		02/14/75	mono	Bermudan
CUBA	05/09/75		mono	Bermudan
URUGUAY	05/31/79		multi	Predetermined
U.S.A.	10/05/00	10/10/01	multi	Open Sky

APPENDIX 7: ROUTES TABLE AGREED ON THE MAIN BILATERAL AGREEMENTS CONCLUDED BY MOROCCO WITH EUROPEAN COUNTRIES

COUNTRIES	DESIGNATION	CAPACITY FORM	ROUTES TABLE
GERMANY	Multi	16 frequencies per week for each flag	1 - Moroccan Routes: Points in Morocco - two intermediary points - 6 points Germany - 2 points in Europe. 2- Deutsche Routes : Points Germany - two intermediary points 6 points in Morocco - 1 point in Europe and 1 point in Africa
AUSTRIA	Multi	Bermudan	1 -Moroccan Routes : Points in Morocco- Points in Austria 2 - Austrian Routes s : Points in Austria- Points in Morocco
BELGIUM	Multi	14 frequencies per week for each flag Limitation removal on 2004	1 - Moroccan Routes : Points in Morocco - intermediary Points - Points in Belgium - Points beyond 2 - Belgium Routes : Points in Belgium - Intermediary points - Points in Morocco - Points beyond theses routes are operated only under 3rd & 4th freedoms
DANMARK	Mono	Bermudan	1 -Moroccan Routes : Points in Morocco- Points in Morocco - Copenhagen and vice versa 2 - Danishes Routes: Points in Denmark - one point in Morocco and vice versa. Intermediary points operation is allowed without any traffic right.
SPAIN	Multi	Predetermined	1 - Moroccan Routes : Points in Morocco- Points in, Malaga, Madrid, Barcelona, Las Palmas or Tenerife, Valence, and vice versa 2 – Spanish Routes s : Points in Spain, Tanger Rabat, Casa, Marrakech and vice versa (modified in september 2003)
FRANCE	Multi	Predetermined	1 - Moroccan Routes : Points in Morocco- Points in - Paris - Bordeaux - Lyon - Toulouse - Marseille - Nice -Lille and Bastia 2 – French Routes : Point s in France - Tanger - Casablanca - Oujda - Rabat -Marrrakech - Fès - Agadir and Al Hoceima
GREAT BRITTANY	Multi	Summer 2003 : 13 frequencies per week for each flag Winter 2003/2004 : 14 frequencies/week Summer 2004 : 15 frequencies/week Starting from winter 2004/2005 : limitation removal **(on going)**	1 - Moroccan Routes : Points in Morocco- Points - Intermediary points - points en GB – Beyond Point in Europe 2 – British Routes: British points - Intermediary points - Points in Morocco - points beyond Madera , The Canaries and Africa
GREECE	Mono	Predetermined	1 - Moroccan Routes : Points in Morocco- Points in Athens - Greece 2 – Greeks Routes : Points in Greece - Casablanca , Morocco
HOLLAND (liberal agreement)	Multi	Liberal (no limitation on frequencies)	1 – Moroccan Routes : Points in Morocco - Intermediary points - Points in Netherlands- Points beyond and vice versa 2 - Holland Routes : Points in Netherlands - Intermediary points - Points in Morocco - Points beyond and vice versa
ITALY (liberalized in	Multi	Accord liberal (July 2000)	1 –Moroccan Routes s : Points in Morocco ,

July 2000)			Intermediary optional points, Points in Italy , optional Points beyond in Europe. 2 - Italy Routes : Points in Italy, Intermediary optional points, Points in Morocco, optional Points beyond in Africa
LUXEMBURG	Multi	Predetermined	1 – Moroccan Routes: Points in Morocco - Luxemburg 2 - Luxemburg Routes - Luxemburg -Points in Morocco
PORTUGAL	Multi	Liberal	1 - – Moroccan Routes: Points in Morocco - Points in Portugal 2 - portuguese Routes : Points in Portugal - Points in Morocco
SWEDEN	Mono	Bermudan	1 -Moroccan Routes : Points in Morocco - Stockholm and vice versa 2 - Sweden Routes : Points in Sweden - one point in Morocco and vice versa
SWITZERLAND	Multi	Liberal agreement - unlimited frequencies	1 - Moroccan Routes : Point in Morocco via Intermediary points , toward a point or points at Switzerland , and beyond these points 2 - Switzerland Routes : Points in Switzerland via intermediary points toward a point or points in Morocco and beyond these points ..

APPENDIX 8: A IR COMPANIES LIST (WINTER 2003-2004) AUTHORIZED TO OPERATE SCHEDULED AIR SERVICES ON MOROCCO ACCORDING TO BILATERALS IN FORCE

COUNTRIES	COMPANIES OF BILATERALS CONTRACTING STATES
Algeria	Air Algerie
Germany	Condor Hapag Lloyd LTU Lufthansa
Gr. Brittany	British Airways
Arabia Saudi	Saudi Arabian Airlines
Austria	Austrian Airlines/Lauda Air
Belgium	SN Brussels Airlines
Egypt	Egypt Air
Arabs United Emirates	Emirates Airlines
Spain	Iberia Air Europa
France	Air France Air Littoral Corsair
Jordan	Royal Jordanian
Holland	KLM
Italy	Alitalia
Libya	Libyan Arab Airlines
Malt	Air Malte
Mauritania&	Air Mauritanie
Qatar	Qatar Airways
Senegal	Air Sénégal International
Swiss	Swiss International Airlines
Syria	Syrian air
Tunisia	Tunis air
Bahrain - Oman	Gulf air